ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DO ANNO DE 1900

APRESENTADO

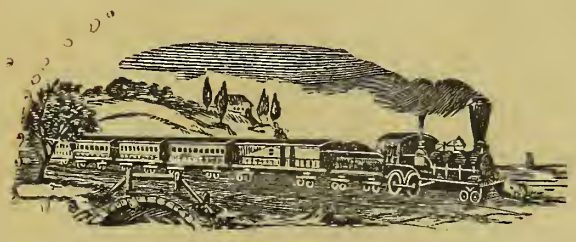
AO

Engenheiro Alfredo Eugenio de Almeida Maia

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas

PELO DIRECTOR

Engenheiro Gustavo Adolpho da Silveira



RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1901

1319

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DE 1900

INDICE

Pags.

I. Administração Central — Secretaria. Thesouraria. Intendencia. Secção de carga e descarga. Deposito..... 1 a 13

II. Trafego — 1.º Movimento. Numero e percurso dos trens. Percurso dos carros de viajantes. Percurso dos vagões de bagagens, mercadorias, animaes e vasios. Percurso dos trens, carros e vagões e composição média dos trens. Utilisação dos trens e dos carros no transporte de viajantes. Utilisação dos trens e dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos. Productos médios por classes de viajantes e unidades de percurso. Quantidades, percursos e productos das bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão dos transportes gratis e em serviço da Estrada. Productos médios e por unidade de percurso das bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão das concessões gratis e transportes em serviço da Estrada. Quantidade de café transportado e producto médio de tonelada de mercadoria despachada em cada um dos 31 annos de 1870 a 1900. Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, inclusive os transportes gratis e os em serviço da Estrada. 2.º Horario dos trens. 3.º Estações e postos telegraphicos. 4.º Mercadorias. 5.º Reclamações por perdas, extravios e avarias. 6.º Fiscalisação das passagens de viajantes nos trens. 7.º Accidentes. 8.º Telegrapho e illuminação. Conservação das linhas e apparelhos. Telephonia. Officina telegraphica e electrica. Luz electrica. Sinetas de alarme. Transmissão de telegrammas. Block-System. Gaz Pintsch. Illuminação a gaz carbono, acetico e a petroleo. 9.º Pessoal. 10.º Despeza..... 14 a 48

III. Contabilidade — 1.º Custo da Estrada. 2.º Receita. 3.º Despeza. 4.º Receita e despeza effectivas. 5.º Renda ficticia. 6.º Reclamações por differenças de fretes..... 49 a 61

IV. Locomoção — 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e vagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. Despeza da conducção de trens. 3.º Officinas e depositos diversos. Reparação de locomotivas. Reparação de carros e vagões. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela locomoção por conta do custeio. 5.º Obras novas do material rodante. 6.º Officinas. Fundição de ferro e bronze. Fornecimentos a diversos. Augmento das officinas do Engenho de Dentro e dos Depositos. Machinas — ferramentas..... 62 a 92

Pags.

V. Via-Permanente e Edificios — 1.º Extensão da Estrada. 2.º Trabalhos de gabinete. 3.º Obras novas. Estação Central. Melhoramentos entre Central e S. Diogo. Augmento da Estação do Meyer. Armazem do Meyer. Cabine de Madureira. Alargamento do leito da Estrada entre Queimados e Belém. Abrigo de machinas em Belém. Agencia e restaurante de Belém. Ponte sobre o rio Sant'Anna. Officina de creosotar dormentes. Rotunda de Lafayette. Estação da Paciencia. Casa para morada do chefe do 6º deposito da locomoção. 4.º Obras imprevistas. 5.º Reconstrucções. Ponte do Paraizo. 6.º Conservação. Trilhos e accessorios. Chaves e corações. Linhas e desvios. Dormentes. Lastro. Pontes e pontilhões. Tunneis. Boeiros. Vallas de alvenaria. Muros de arrimo. Passagens. Fossos americanos. Encocamentos de aterros. Cercas. Regularisamento de taludes. Desobstrucção de vallas. Rampamento de córtes. Remoção de terra e pedras desmoronadas. Reforçamento de aterros. Roçado de matto. Estações e dependencias. Edificios diversos. Ranchos, telheiros e guaritas. Caixas e encanamentos de agua. 7.º Trabalhos por conta de terceiros. 8.º Despeza..... 93 a 167

VI. Pessoal..... 168

ILLUSTRAÇÕES NO TEXTO

Dezenho n. 1.
» » 2.
» » 3.
» » 4.
} Condições technicas da superstructura da ponte sobre o rio Sant'Anna..... 103

» » 5. Fractura de trilho Krupp, typo C..... 121

ANNEXOS

1ª DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900.

2ª DIVISÃO — TRAFEGO

B 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900.
B 2 — Quadro dos accidentes do anno de 1900, que produziram avarias no material rodante, mortes e ferimentos.
B 3 — Despeza geral do custeio em 1900.

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

C 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900.
C 2 — Balanço do exercicio de 1900.
C 3 — Demonstração da conta de lucros e perdas no exercicio de 1900.
C 4 — Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1900.

C 5 — Synopse da receita e despeza effectiva (no Rio de Janeiro e no estrangeiro) no exercicio de 1900.
C 6 — Capital empregado no anno de 1900.
C 7 — Demonstração da despeza effectiva por conta do credito ordinario, desde o exercicio de 1866-1867 até o de 1900, e dos creditos votados para a mesma despeza.
C 8 — Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866-1867 até o de 1900, com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios.
C 9 — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1900.
C 10 — Demonstração das receitas, por mezes no anno de 1900, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas.
C 11 — Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1900.
C 12 — Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo, para a receita geral desta estrada no anno de 1900.
C 13 — Demonstração da receita com que a Estrada de Ferro Central do Brazil concorreu para as Companhias em trafego mutuo, e bem assim para as Thesourarias do Estado de S. Paulo e Minas Geraes, pela arrecadação do imposto estadoal, no anno de 1900.
C 14 — Balancete da renda no anno de 1900.
C 15 — Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central, Estados Federados, Intendencia Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1900.
C 16 — Demonstração dos transportes concedidos gratis e em serviço da estrada, durante o anno de 1900.
C 17 — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros, desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de dezembro de 1900.
C 18 — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, no ultimo decennio.
C 19 — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios, nos annos de 1861 a 1900.
C 20 — Demonstração das mercadorias expedidas durante o anno de 1900.

4ª DIVISÃO — LOCOMOÇAO

D 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900.
D 2 — Percurso e consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes, no anno de 1900. Bitola de 1m,60.
D 3 — Idem idem idem. — Bitola de 1m,00.
D 4 — Demonstração de todas as despezas do anno de 1900.
D 5 — Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante, no anno de 1900.
D 6 — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens, no anno de 1900.

5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

E 1 — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900.
E 2 — Synopse geral da despeza durante o anno de 1900.
E 3 — Demonstração das despezas effectuadas em 1900, por conta de terceiros.
E 4 — Emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios no anno de 1900.
E 5 — Substituição do material durante o anno de 1900.
E 6 — Dados technicos.

I

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Tendo sido extincta em 31 de janeiro a Pagadoria, ficou a Administração Central composta das tres secções:

Secretaria, Thesouraria e Intendencia, cujos serviços, durante o anno de 1900, vão abaixo mencionados:

Secretaria

Os algarismos abaixo indicados, dão uma ideia dos serviços executados:

Expediente:

Papeis entrados e processados		10.500
Requerimentos despachados e lançados no livro da porta		4.865
Officios e correspondencia da Directoria para as Divisões e diversos		2.062
Idem idem para o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas		1.580
Idem expedidos pela secretaria		1.049
Portarias de licenças registradas:		
Do Ministerio	74	
Da Directoria	385	459
Portarias de nomeações registradas:		
Do Ministerio	4	
Da Directoria	218	222

Termos de fianças	229
Certidões	156
Contractos e outros termos	81
Idem promissorios	11
Matriculas de pessoal titulado	72
Editaes publicados	49
Actas de concurrencias	24

Cobrança de sellos:

Sello proporcional de 50 contractos estampilhados no acto da assignatura	2:097$080
Idem idem de 11 contractos promissorios	62$950
Idem fixo de 4865 requerimentos	1:459$500
Idem idem dos annexos (75 %)	1:094$625
Idem de certidões	904$463
Idem dos termos de fianças	635$500
Idem das portarias de licenças	2:545$700

Cobrança de dividas:

Foi promovida por meios amigaveis a cobrança de 14 responsabilidades de ex-empregados da Estrada, na importancia de 1:808$180, sendo recebida e recolhida á Thesouraria a de 663$550.

Para a cobrança da differença de 1:144$630 foram solicitadas providencias judiciaes.

Thesouraria

O movimento da Caixa durante o anno financeiro foi o seguinte:

Saldo de 1899	3.201:934$462
Quantias arrecadadas	61.763:124$138
	64.965:058$600
Quantias pagas	63.875:483$303
Saldo em 31 de dezembro de 1900	1.089:575$297
	64.965:058$600

Ou desenvolvidamente:

Entrada:

Saldo do exercicio de 1899		3.201:934$462
Renda arrecadada do Trafego	33.505:686$702	
Recebido no Thesouro Federal para pagamento do pessoal	17 354:641$760	

Recebido no Thesouro Federal para pagamento de contas	9.624:884$394	
Renda de proprios	51:787$258	
» eventual	222:546$594	
Cauções para garantia de contractos	21:120$000	
Idem » » » propostas	138:100$000	
Reposições	30:128$636	
Fianças de carregadores	2:800$000	
Deposito do Trafego	136$576	
Valores depositados	64:291$018	
Conta de pessoal	4:769$934	
Mensalidades de Montepio	56$160	
Multas por infracção do Regulamento	1:300$000	
Trafego Mutuo	3:206$556	
Depositos	39$440	61.025:495$558
Descontos feitos em folhas de pagamento:		
Sociedade B. dos Machinistas	10:137$000	
Reforços de Fianças	7:139$871	
Caixa A. dos Telegraphistas	26:285$500	
Associação de A. Mutuos	124:448$395	
Imposto sobre vencimentos	198:622$140	
Idem sobre nomeações	31:844$218	
Conta de pessoal	687$628	
Indemnisações por fardamentos	6:173$703	
Joia de Montepio	1:866$491	
Mensalidades de Montepio	69:008$518	
Multas	62:655$884	
Reposições	37:129$490	
Indemnisações diversas	7:445$132	
Idem por fornecimentos	1:973$690	
Reclamações	9:737$783	
Renda de proprios	6:735$000	
Diario Official	325$500	
Banco dos Funccionarios Publicos	135:197$301	737:413$244
Extorno		215$336
		64.965:058$600

Saldo:

Entregue no Thesouro Federal (Rendas) . . .	33.174:418$830	
Conta de pessoal.	16.873:116$537	
Entregue na Recebedoria «Imposto de transito»	577:159$400	
Pago de Reclamações «faltas»	5:079$783	
Multas de empregados.	2:409$990	
Pago por valores depositados.	48:856$289	
Idem de Reposições	50:973$817	
Entregue ao Banco dos Funccionarios Publicos .	135:646$316	
Pago de Renda arrecadada «excesso de frete» . .	70:519$063	
Idem de Imposto Mineiro.	28:409$577	
Entregue á Caixa A. dos Telegraphistas. . . .	24:770$500	
Idem á Associação de A. Mutuos	158:384$045	
Pago de Eventuaes Geraes	2:300$000	
Entregue no Thesouro Federal «Saldos». . . .	9.875:523$943	
Pago ás Estradas em trafego mutuo.	1:010$880	
Idem a Fornecedores	2.838:328$002	
Mensalidades de Montepio	15$580	
Entregue á Sociedade dos Machinistas.	7:863$000	
Pago de multas para infracção do Regulamento. .	65$000	63.874:835$552
Extorno.		627$751
Saldo em 31 de dezembro de 1900		1.089:575$297
		64.965:058$600

Intendencia

Para o consumo no anno de 1900 foi contractado com a *The Brasilian Coal Company, Limited*, o fornecimento de 120.000 toneladas de carvão Cardiff, extrahido das minas Cory Merthyr ao preço de 23s.6d por tonelada ingleza, entregue nos carros ou no chão, correndo os despachos aduaneiros por conta da Estrada.

Até 31 de dezembro foram recebidos 114.429.930 kilos ou 112.738 toneladas inglezas, faltando para completar a quantidade contractada 7.370.070 kilos ou 7.262 toneladas inglezas, que serão entregues nos mezes de janeiro e fevereiro do proximo anno.

Esta falta em nada prejudica o serviço, por estarem bem abastecidos os diversos depositos.

Além do carvão acima receberam-se mais: da Empreza Industrial Brazileira 6.155.740 kilos que deixara de entregar em 1899; da firma Lage Irmãos 5.905.940 kilos, sendo 1.305.860 em briquetes das 3.000 toneladas compradas em 1899 e 3.600.080 compradas para fazer face aos supprimentos não effectuados pela Empreza Industrial Brazileira, então contractante.

O preço do carvão comprado a Lage Irmãos foi de 38s a tonelada ingleza entregue nos carros ou no chão, incluindo as despezas aduaneiras.

O numero de vapores e navios que transportaram carvão para a Estrada foi de 36.

Requisitaram-se 141 despachos livres para carvão e diversos materiaes importados da Europa e dos Estados Unidos, por contracto e cartas de encommenda.

O peso desses materiaes, não incluido o do carvão, foi de 5.616.000 kilogrammas.

Foi contractado com o Sr. A. R. Thum, por proposta acceita em concurrencia publica, o serviço do recebimento ao costado dos vapores e navios dos materiaes importados da Europa e Estados Unidos, pelo preço de 4$ a tonelada entregue no caes da estação Maritima.

Continuou a entrega do ferro velho ao contractante David Thomaz O' Day, por conta das 6.000 toneladas.

A quantidade entregue foi de 1.906.500 kilos á razão de 31$ a tonelada e mais 20 locomotivas inserviveis, pelo preço de 20:000$000.

Foram vendidos 3.530 barris de oleo, bordalezas e pipas de graxa vasios pelos preços de 1$500 a 2$500.

Os materiaes inserviveis remettidos pelas estações foram vendidos em hasta publica.

Para fornecimento de materiaes para o consumo do anno foram abertas duas concurrencias para os dois semestres, sendo lavrados contractos para o 1º semestre com 40 proponentes e com 42 para o 2º semestre.

Para o fornecimento de oleos, lubrificantes e estopa foram abertas concurrencias para todo o anno, sendo recebidas sete propostas para os oleos e sete para estopa, lavrando-se contractos com M. Lara & Comp. e F. Lebre para o primeiro, Hime & Comp. para o segundo e para o fornecimento de oleo para producção de gaz de illuminação dos carros no primeiro semestre apresentaram-se quatro concurrentes e no segundo tres, assignando contracto M. Lara & Comp. para os dois semestres.

Com M. Henstchel & Comp. lavrou-se contracto para o fornecimento de toros ou falcos de madeiras de lei para os trabalhos de reparação de carros, tendo precedido concurrencia publica.

Foram autorisados e processados 9.454 pedidos das Divisões e Secções desta Estrada para fornecimentos de materiaes, sendo:

Escriptorio do Trafego	369
Estações	6.784
Contabilidade	457
Locomoção	386
Via Permanente	1.058
Diversas secções	400

Para satisfazer taes pedidos extrahiram-se 7.059 pedidos de compra.

A officina autographica imprimiu durante o anno 353.435 exemplares assim distribuidos:

Para o Trafego:

Circulares e ordens	125.882
Memoranda	2.650
Horarios	29.130
Impressos diversos	7.107

Locomoção:

Circulares	20

Contabilidade:

Ordens	44.900
Memoranda	30.900
Impressos diversos	14.471

Via Permanente:

Circulares	4.190
Impressos diversos	250

Secretaria:

Contractos, ajustes e termos	3.180
Impressos diversos	9.155
Regulamentos da Estrada	250

Thesouraria:

Impressos diversos	50

Intendencia:

Impressos diversos	81.000

Secção de Carga e Descarga

Movimento de carvão em 1900

Carvão Cardiff:

	kilg.
Existencia em 1 de janeiro.	5.197,315
Recebido da Brasilian Coal Company.	114.429,930
» de Lage Irmãos	5.905,940
» da Empreza I. Brazileira	6.131,200
» de bonificação.	24,540
Sobra encontrada no vapor *Ethelhilda*.	44,495
	131.733,420

Fornecimentos:

		kilg.
Intendencia	— lancha *Lucilla*	29,830
Locomoção	— deposito S. Diogo	36.311,360
»	— depositos diversos	87.789,320
»	— officinas.	1.600,000
Trafego	— luz electrica	641,610
»	— guindastes da Maritima	92,230
»	— usina S. Diogo	211,630
Linha	— residencias	557,500
Particulares	— E. F. Rio do Ouro.	1.451,860
»	— Inspecção das Obras Publicas . . .	300,000
»	— Correio Geral (lancha *F. Lobo*) . .	76,000
»	— Inspectoria de Immigração	127,500
»	— E. F. Oeste de Minas.	1.837,070
»	— E. F. Rio das Flores.	107,210
»	— E. F. União Valenciana	255,000
»	— Repartição Geral dos Telegraphos. .	25,000
»	— Corpo de Bombeiros	195,000
»	— Palacio do Governo.	10,000
»	— Ministerio do Exterior.	3,000
»	— E. F. Sapucahy.	100,000
Falta encontrada no vapor *Lismore*.		12,300
		131.733,420

Carvão para forja:

Fornecimentos:

		kilg.
Locomoção	— officinas	365,000
»	— deposito S. Diogo	50,000
»	— » da Barra	23,000
»	— » de E. Rios	20,000
»	— » Palmyra	15,000
»	— » Lafayette	60,000
»	— » Norte	45,000
»	— reparação de carros na Maritima	2,000
Linha	— residencias	239,000
Particulares	— E. F. Rio do Ouro	10,000
»	— Repartição Geral dos Telegraphos	4,500
»	— Inspecção das Obras Publicas	5,000
		838,500

Carvão de coke:

Fornecimentos:

		kilg.
Locomoção	— officinas	120,000
»	— deposito da Barra	5,000
»	— » S. Diogo	5,000
»	— » E. Rios	5,000
»	— » Lafayette	40,000
»	— » Norte	70,000
Particulares	— E. F. Rio do Ouro	6,000
		251,000

Deposito

O movimento dos artigos de maior consumo durante o anno foi o seguinte:

Arame farpado — Havia em deposito o saldo do anno anterior de 149 rolos e entraram do mercado 1.070 aos preços de 16$800 e 17$300, dos quaes foram fornecidos 719 ás Residencias, ficando em deposito 500.

Aço — Foram comprados 46.954 kilos em barras e vergalhões, aos preços de 660 réis até 1$865.

Dessa quantidade forneceram-se 43.321 e ficam para 1901 3.633 kilogrammas.

Azeite de sebo — Fez-se acquisição no mercado de 19.872 litros ao preço de 810 réis, fornecendo-se deste total 19.626 ao Trafego e Residencias. O saldo para 1901 é de 246 litros.

Alvaiade de chumbo e de zinco — Compraram-se durante o anno, em diversas parcellas, 16.856 kilos, dos quaes foram fornecidos 5.872 á Locomoção, 9.918 á Linha e 11 ás Estações, ficando um saldo de 1.055. Os preços variaram entre 865 réis e 1$178 por kilogramma.

Agua-raz — A' existencia de 44 kilogrammas foram addicionados 5.915 durante o anno aos preços de 1$390 e 1$520. Fizeram-se fornecimentos de 5.957, ficando dous kilos em deposito.

Cal de pedra — Entraram por compras feitas no interior, por intermedio da 5ª Divisão, para o serviço das Residencias, 892.300 litros ao preço de 20 réis, na importancia de 17:846$000.

Carbureto de calcio — Fez-se acquisição no mercado de 4.800 kilogrammas ao preço de 1$275 e em virtude de contracto com A. Guimarães & Comp. entraram 48.000 kilogrammas a 599^{50} francos, por mil kilogrammas ao cambio da chegada do vapor, ficando completo o mesmo contracto com quatro remessas de 12.000 kilogrammas cada uma.

Da quantidade total recebida ficam em deposito 26.129 kilogrammas.

Cimento — No primeiro semestre forneceram Amaral Guimarães & Comp. 2.670 barricas aos preços de 19$100 e 14$500; no segundo entraram 2.000 barricas fornecidas por The Brasilian Contracts Corporation e 327 por Hime & Comp., estas á razão de £ 0-8-3 e aquellas a 9$500, ambas livres de direitos aduaneiros. As tres parcellas formam um total de 4.997 barricas.

Destas foram consumidas 4.995 e passam duas para 1901.

Correias — Subiu a 4.883^{m},90 a quantidade comprada durante o anno, de differentes dimensões e preços e foi fornecida:

Locomoção	4.574^{m},90
Inspectoria da Illuminação	201,
Via Permanente.	94,
Contabilidade (impressão de bilhetes)	14,
	4.833,90

Dynamite — Exclusivamente destinado ao serviço das Residencias, fazendo-se immediata remessa, foram compradas 5.829.250 grammas de dynamite Nobel n. 1, na importancia de 34:153$510.

Enxadas — A's 177 do anno anterior reuniram-se 4.388 do mercado por

compras para abastecimento do deposito, sendo fornecidas 3.988 ás Estações e Residencias, ficando 577 para 1901.

Estanho em verguinhas — O preço deste material foi de 5$ no primeiro semestre e 5$500 no segundo, comprando-se 2.177 kilos por este e 1.719 por aquelle preço, representando o total de 3.896 kilogrammas. A quantidade e importancia dos fornecimentos foram as seguintes:

Locomoção	3.550	litros por. .	18:775$000
Via Permanente.	310	» » . .	1:602$500
Telegrapho e Illuminação. .	30	» » . .	160$000
Estações	6	» » . .	31$000
	3.896		20:568$500

Estopa — A' existencia que passou de 1899, 3.137 kilogrammas foram addicionados ás entradas de 190.404, que elevaram a quantidade do deposito a 193.541 kilogrammas, discriminando-se os fornecimentos nas seguintes parcellas:

1ª Divisão-Officina autographica.	10	litros
2ª » Estações	6.830	»
» » Telegrapho e Illuminação	498	»
3ª » Impressão de bilhetes	10	»
4ª » Locomoção	182.883	»
5ª » Residencias	275	»
Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas e Rio d'Ouro	1.396	»
Saldo para 1901	1.639	»
	193.541	

Ferro — Na totalidade desta conta figuram diversas qualidades, desde o ferro guza para fundição, cujo preço é de 170 e 180 réis, até o Lowmoor, que regula 1$400 por kilogramma.

Assim estão tambem incluidas 600 chapas russas de 10$800 cada uma. Excluidas estas, o peso total do ferro entrado no correr do anno foi de 291.844 kilogrammas, quasi todo para a Locomoção e Via Permanente e uma pequena parcella para a Inspectoria do Telegrapho e Illuminação.

Graxa — O movimento de entradas deste artigo foi de 406.532 kilogrammas,

inclusive 11.052 que passaram do anno anterior, discriminando-se as sahidas pela seguinte fórma:

Locomoção	400.000	kilos
Residencias	3.231	»
Telegrapho e Illuminação	1.500	»
Estações	178	»
Officina autographica	6	»
Particulares	1.617	»
	406.532	

Oleo para gaz Pintsch — Aos commerciantes deste artigo M. Lara & Comp. e A. J. Peixoto de Castro couberam os fornecimentos do oleo empregado na fabricação do gaz para illuminação dos carros de passageiros.

Os daquelles a 380 e 430 réis por litro e 160 marcos por mil, conforme o contracto; os do segundo a 460 e 540 réis.

Tiveram entrada no deposito 209.998 litros e ficam 35.060 para 1901.

Oleo de banha — Foram fornecedores deste material, tanto no primeiro como no segundo semestre, Borlido Moniz & Comp., que entraram com 6.585 litros, onde existiam 392 do anno anterior, perfazendo um total de 6.977. A quantidade fornecida foi de 6.490, restando, portanto, 487 para 1901.

Oleo de linhaça — Sob o mesmo titulo são escripturadas as duas qualidades, oleo de linhaça crú e fervido. Discriminando-se, verifica-se a entrada de 23.266 kilogrammas deste e 18.057 daquelle; o primeiro por 29:000$850; o segundo por 19:562$320, que elevam o total a 41.323 kilogrammas pela importancia de 48:563$170.

Foram fornecidos:

A' Locomoção	31.093	kilos por	37:516$530
» Via Permanente	10.190	» »	11:005$940
» Inspectoria do Telegrapho e Illuminação	40	» »	40$700
	41.323		48:563$170

Oleos lubrificantes — Com esta denominação foram recebidos os oleos abaixo discriminados, destinados quasi exclusivamente ao serviço da Locomoção:

Para carros	51.377	litros	por 14:971$020		
» »	173.684	»	»	frascos	37.689,32
» machinas	104.285	»	» 40:678$162		
» »	282.377	»	»	»	66.640,95
	66.664	»	» 32:506$414		
	230.485	»	»	»	64.206,16
Total	982.872				

Desta totalidade destacam-se duas pequenas parcellas de 493 para a Inspectoria do Telegrapho e Illuminação e 946 para particulares, fornecimentos estes effectuados no correr do anno, e mais duas de 58.725 para machinas e 17.933 para carros, que ficam em deposito para 1901.

Pinho — Attingiram á importancia de 127:455$595 as compras feitas deste material durante o anno e a dos fornecimentos na de 122:079$864, resultando pela discriminação abaixo o saldo em deposito de 5:375$731.

Locomoção	41:310$321
Via Permanente.	79:033$176
Secretaria e Intendencia	1:682$280
Inspectoria do Telegrapho	54$087

Parallelipipedos — Entraram para a 1ª Residencia, entregues directamente pelos respectivos fornecedores Wilson, Sons & Comp., Cardoso Bastos & Comp. 75.000 aos preços de 165 e 155 réis na importancia de 11:925$000.

Pás de bico para carvão — Foram compradas durante o anno 1.411 e existiam em deposito 853, formando o total de 2.364; tendo destino 1.711 para diversos fornecimentos, ficam 653 para 1901.

Telhas — Fez-se acquisição no mercado desta Capital de 48.100 telhas francezas aos preços de 300$ e 310$ o milheiro e mais 24 ventiladores do custo de 8$ cada um, todos destinados ao serviço da 5ª Divisão.

Tijolos — Procedentes do interior, onde são adquiridos por conveniencia do serviço das Residencias e a ellas destinados, foram escripturadas as entradas de 405.000 de alvenaria aos preços de 25$,30$ e 34$ o milheiro. Além destes foram comprados mais 6.380 refractarios com destino á Locomoção, sendo 3.500 nesta Capital a 288$ o milheiro e 2.880 recebidos dos Estados Unidos da America do Norte por intermedio de Norton Megaw & Comp. a 80 centavos cada um.

Manilhas de barro — Exclusivamente para os diversos serviços da 5ª Divisão entraram 2.853, remettidas ás respectivas Residencias. O custo total foi de 23:381$700.

Tintas diversas — Debaixo deste titulo estão incluidas as seguintes: vermelhão, zarcão, jald-creme, roxo rei, sombra, azul e verdes diversos, pós de sapatos, seccante, etc., no total de 24.843 kilogrammas por 15:322$357, fornecidas ás diversas repartições no correr do anno.

Vidros — Importaram em 21:964$534, 7.248 vidros de variadas dimensões e qualidades, compradas e fornecidas durante o anno, estando incluidos na discriminação abaixo, na parcella da Locomoção, seis para espelho no valor de 264$000.

Aquellas importancia e quantidade tiveram o seguinte destino:

Trafego (arrecadação, estações e illuminação)	1.636 por. .	1:363$344
Via Permanente (Residencias) . .	3.009 » . .	10:662$922
Locomoção	2.603 » . .	9:938$268
	7.248	21:964$534

Vernizes — Havia em deposito 31 galões, saldo anterior, e entraram 486 do nacional, da fabrica de Paquetá, e 1.516 de outras procedencias, todos representando o valor de 45:800$360 que tiveram destino para a Locomoção e Via Permanente.

Além destes entraram mais 144 vidros e seis kilos para diversos fornecimentos.

Foi de 3.180:716$953 a importancia total dos fornecimentos durante o anno, assim discriminada por mezes e por divisões:

Janeiro.	301:598$667	Administração Central	28:093$320
Fevereiro	314:056$708	Trafego.	628:117$287
Março.	339:985$879	Contabilidade.	251:800$968
Abril	327:390$525	Locomoção	1.752:004$570
Maio	331:688$561	Via Permanente.	513:494$265
Junho	263:968$685	Diversos.	7:206$543
Julho	226:468$447		
Agosto.	295:761$957		
Setembro	191:040$422		
Outubro	217:355$997		
Novembro	169:963$743		
Dezembro.	162:437$743		
	3 180:716$953		3.180:716$953

II
TRAFEGO
I — Movimento
Numero e percurso dos trens

O seguinte quadro demonstra as quantidades das diversas especies de trens em cada uma das secções e ramaes e respectiva média diaria durante o anno de 1900:

SERVIÇOS	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR				MIXTOS	CARGAS	TOTAES		DIFFERENÇA EM 1900	MÉDIA DIARIA		DIFFERENÇA EM 1900
	ORDINARIOS	ESPECIAES	ORDINARIOS	ESPECIAES	INSPECÇÃO	PAGADOR			EM 1900	EM 1899		EM 1900	EM 1899	
1ª SECÇÃO														
Central — Sapopemba .	29.433	134	4.354	68	20	25	2.920	4.395	41.389	39.629	+ 1.760	113,3	108,5	+ 4,8
Sapopemba — Belém. .	. . .	. . .	4.354	68	20	25	2.920	4.395	11.792	11.653	+ 139	32,3	31,9	+ 0,4
2ª secção	. . .	. . .	4.354	21	21	10	1.460	3.205	11.081	10.420	+ 1.661	30,3	28,5	+ 1,8
3ª »	. . .	. . .	2.920	13	24	16	730	1.848	5.551	5.192	+ 359	15,2	14,2	+ 1,0
4ª »	. . .	. . .	2.190	4	19	22	1.460	2.072	5.767	5.585	+ 182	15,8	15,3	+ 0,5
5ª »	. . .	. . .	2.190	5	18	24	730	3.617	6.584	5.925	+ 659	18,0	16,2	+ 1,8
Ramal de Santa Cruz	7.822	2	. . .	23	. .	14	1.460	1.561	10.882	9.834	+ 1.048	29,8	26,9	+ 2,9
» » Macacos. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	2.920	1	2.921	2.920	+ 1	14,5	14,5	=
» » Porto Novo	. . .	. . .	730	12	17	12	1.460	24	2.255	2.203	+ 52	6,1	6,0	+ 0,1
» » S. Paulo. .	. . .	. . .	1.444	34	22	24	2.190	3.853	7.567	7.004	+ 563	20,7	19,2	+ 1,5
Total na bitola de 1m,60	37.285	136	22.566	248	161	172	18.250	26 971	105.789	100.335	+ 5.454	289,8	274,9	+ 14,9
6ª secção	. . .	. . .	730	16	57	57	1.460	2.907	5.317	4.104	+ 1.213	14,5	11,2	+ 3,3
Ramal de Ouro Preto.	. . .	. . .	730	4	21	21	1.460	79	2.317	2.340	— 23	6,3	6,4	— 0,1
» » Bello Horizonte	. . .	. . .	730	2	18	20	730	13	1.513	. . .	+ 1.513	4,1	. . .	+ 4,1
Ramal de S. Paulo. .	7.270	140	1.444	15	18	12	730	2.915	12.544	13.260	— 716	34,3	35,3	— 2,0
Total na bitola de 1m,00	7.270	140	3.634	37	114	112	4.380	6.004	21.691	19.704	+ 1.987	59,4	53,9	+ 5,5
Total geral	44.555	276	26.200	285	275	284	22.630	32.975	127.480	120.039	+ 7.441	349,2	328,9	+ 20,3

Trens-kilometros de diversas especies em cada uma das secções e ramaes no anno de 1900 e respectivas médias diarias:

	Trens de suburbios k	Trens especiaes de suburbios k	Trens de viajantes k	Trens especiaes de viajantes k	Trens especiaes de inspecção k	Trens especiaes de pagador k	Trens mixtos k	Trens de cargas k	Total em 1900 k	Total em 1899 k	Differenças em 1900 k	Média diaria em 1900	Média diaria em 1899	Differenças em 1900
1ª secção														
Central — Sapopemba	568.078	1.382	56.008	660	305	254	43.120	80.014	749.922	744.440	+ 5.482	2 054,5	2.039,5	+ 15,0
Sapopemba — Belem	—	—	214.560	1.238	762	531	78.425	145.481	440.997	386.847	+ 54.150	1.208,2	1.059,8	+ 148,4
2ª secção	—	—	205.408	857	931	469	68.620	225.608	501.623	486.134	+ 15.489	1.429,1	1.331,8	+ 97,3
3ª »	—	—	204.400	642	1.956	1.120	65.700	169.641	443.462	409.659	+ 33.803	1.214,9	1.122,0	+ 92,9
4ª »	—	—	175.200	12	1.205	1.200	60.590	164.018	402.225	390.165	+ 12.061	1.102,2	1.068,6	+ 33,5
5ª »	—	—	340.830	701	1.979	2.161	135.050	330.558	811.279	736.394	+ 74.885	2.222,7	2.017,5	+ 205,1
Ramal de Santa Cruz	161.911	12	—	508	—	490	51.100	51.697	265.721	261.613	+ 4.108	728,0	716,8	+ 11,2
» » Macacos	—	—	—	—	—	—	26.280	4	26.284	26.280	+ 4	72,1	72,0	—
» » Porto Novo	—	—	46.720	594	1.000	768	93.440	1.006	143.528	140.632	+ 2.896	393,3	312,1	+ 81,1
» » S. Paulo	—	—	340.784	2.484	3.283	2.870	286.178	460.818	1.096.417	1.056.008	+ 40.409	3 003,8	2.893,2	+ 110,6
Total na bitola de 1m,60	729.992	1.394	1.583.610	7.696	11.513	9.873	908.503	1.628.848	4.881.459	4.638.172	+ 243.287	13.373,8	12.707,3	+ 666,5
6ª secção	—	—	177.390	588	4.909	5.440	168.630	166.802	523.849	463.764	+ 60.085	1.435,2	1.270,5	+ 164,7
Ramal do Ouro Preto	—	—	31.390	54	903	989	62.780	2.779	98.895	115.500	— 16.605	270,9	316,4	— 45,5
» » Bello Horisonte	—	—	10.950	30	270	300	10.950	195	22.695	—	+ 22.695	62,1	—	+ 62,1
» » S. Paulo	50.890	980	222.376	1.722	2.653	1.830	112.420	313.245	706.125	758.635	— 52.510	1.934,5	2.078,4	— 143,9
Total na bitola de 1m,00	50.890	980	442.106	2.394	8.825	8.568	354.780	483 021	1.351.564	1.337.899	+ 13.665	3.702,9	3.665,4	+ 37,5
Total geral	780.882	2.374	2.025 716	10.090	20.338	18.441	1.263.283	2.111.869	6.233 023	5.976.071	+ 256.952	17.076,7	16.372,7	+ 704,0

Quantidade de trens em geral e por especies e respectivos percursos nos annos de 1900, 1899 e 1898:

SERVIÇOS	1900		1899		1898	
	QUANT.	PERCURSO	QUANT.	PERCURSO	QUANT.	PERCURSO
Bitola larga:						
Trens de suburbios	29.463	729.992	27.926	694.292	30.238	812.000
» especiaes de suburbios	134	1.394	50	278	34	194
» de viajantes do interior	5.824	1.583.610	6.326	1.582.904	7.040	1.613.510
» especiaes de viajantes do interior	116	7.695	106	13.491	26	4.490
» de inspecção	74	11.543				
» de pagador	128	9.900				
» mixtos	10.950	908.503	10.950	886.428	11.156	875.564
» de cargas	16.125	1.640.382	16.998	1.448.920	19.658	1.357.377
Total	62.814	4.893.020	62.350	4.626.314	68.152	4.663.135
Bitola estreita:						
Trens de suburbios	7.270	50.890	7.300	51.100	8.014	52.856
» especiaes de suburbios	140	980	—	—	—	—
» de viajantes	3.634	442.105	3.010	425.420	3.406	416.668
» especiaes de viajantes	37	2.408	114	8.403	22	1.163
» de inspecção	82	8.825				
» de pagador	82	8.777				
» mixtos	4.380	354.780	3.650	343.830	5.222	496.526
» de cargas	5.943	482.959	5.809	519.743	4.260	478.432
Total	21.568	1.351.725	19.883	1.348.496	20.924	1.445.645

Percurso dos carros de viajantes durante o anno de 1900 :

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	DORMITORIOS	CORREIO E CHEFES DE TREM	
1ª secção					
Nos trens de suburbios.	5.382.210	6.204.608	. . . . .	93.078	11.679.986
» » especiaes de suburbios . .	9.520	9.266	. . . . .	68	18.854
» » de viajantes	762.578	595.006	246.984	380.553	1.985.121
» » especiaes de viajantes . .	7.690	2.302	810	. . . . .	10.802
» » » de inspecção . .	2.526	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2.526
» » » de pagador. . .	1.276	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.276
» » mixtos.	209.334	208.216	. . . . .	. . . . .	417.550
» » de carga	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de carga. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	6.375.134	7.019.488	247.794	473.699	14.116.115
2ª secção					
Nos trens de viajantes	584.031	458.251	188.722	295.589	1.526.593
» » especiaes de viajantes . .	4.239	1.358	428	. . . . .	6.025
» » » de inspecção . .	1.713	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.713
» » » de pagador. . .	564	. . . . .	. . . . .	. . . . .	564
» » mixtos.	113.609	113.414	. . . . .	. . . . .	227.023
» » de carga	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	704.156	573.023	189.150	295.589	1.761.918
3ª secção					
Nos trens de viajantes	594.922	411.020	138.810	348.568	1.523.320
» » especiaes de viajantes . .	1.220	392	588	. . . . .	2.200
» » » de inspecção . .	3.174	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3.174
» » » de pagador. . .	1.080	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.080
» » mixtos	106.650	106.290	. . . . .	. . . . .	212.940
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	707.046	547.702	139.398	348.568	1.742.714
4ª secção					
Nos trens de viajantes	398.210	374.040	121.390	223.530	1.117.170
» » especiaes de viajantes . .	72	24	. . . . .	. . . . .	96
» » » de inspecção . .	1.641	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.641
» » » de pagador . .	2.398	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2.398
» » mixtos	100.214	100.242	. . . . .	. . . . .	200.456
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	502.535	474.305	121.390	223.530	1.321.761
5ª secção					
Nos trens de viajantes.	814.343	760.757	278.639	508.357	2.362.096
» » especiaes de viajantes . .	2.798	1.678	. . . . .	. . . . .	4.476
» » » de inspecção . .	3.487	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3.487
» » » de pagador . .	4.021	. . . . .	. . . . .	. . . . .	4.021
» » mixtos	224.815	244.100	. . . . .	. . . . .	468.915
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	1.049.464	1.006.535	278.639	508.357	2.842.995
Ramal de Santa Cruz					
Nos trens de suburbios	1.449.114	1.785.477	. . . . .	31.228	3.265.819
» » especiaes de suburbios . .	120	120	. . . . .	. . . . .	240
» » » de viajantes. . .	1.336	844	. . . . .	. . . . .	2.180
» » » de pagador. . .	1.155	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.155
» » mixtos.	102.270	101.850	. . . . .	. . . . .	204.120
» » de cargas.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	1.553.995	1.888.291	. . . . .	31.228	3.473.514
Ramal de Macacos					
Nos trens mixtos.	35.659	36.406	. . . . .	. . . . .	72.065
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	35.659	36.406	. . . . .	. . . . .	72.065

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	DORMITORIOS	CORREIO E CHEFES DE TREM	
Ramal de Porto Novo					
Nos trens de viajantes.	94.320	96.488	. . . . .	91.676	282.484
» » especiaes de viajantes . .	1.284	480	. . . . .	. . . . .	1.764
» » » de inspecção . .	1.345	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.345
» » » de pagador. . .	796	. . . . .	. . . . .	. . . . .	796
» » mixtos	172.504	172.148	. . . . .	. . . . .	344.652
» » especiaes de cargas. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	270.249	269.116	. . . . .	91.676	631.041
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de viajantes.	1.040.611	837.224	587.516	559.128	3.024.479
» » especiaes de viajantes . .	21.404	6.882	. . . . .	236	28.522
» » » de inspecção . .	5.969	. . . . .	. . . . .	. . . . .	5.969
» » » de pagador . .	6.405	. . . . .	. . . . .	. . . . .	6.405
» » mixtos	552 730	549.097	. . . . .	. . . . .	1.101.827
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	1.627.120	1.393.203	587.516	559.364	4.167.203
Total na bitola de 1m,60.	12.825.358	13.208.070	1.563.887	2.532.011	30.129.326
6ª secção					
Nos trens de viajantes.	441.468	455.312	. . . . .	79.286	976.066
» » especiaes de viajantes . .	887	551	. . . . .	. . . . .	1.438
» » » de inspecção . .	7.437	. . . . .	. . . . .	. . . . .	7.437
» » » de pagador . .	5.208	. . . . .	. . . . .	. . . . .	5.208
» » mixtos	181.872	258.920	. . . . .	5.364	446.156
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	636.872	714.783	. . . . .	84.650	1.436.305
Ramal de Ouro Preto					
Nos trens de viajantes.	34.140	34.355	. . . . .	5.622	74.117
» » especiaes de viajantes . .	40	40	. . . . .	. . . . .	80
» » » de inspecção . .	1.176	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.176
» » » de pagador . .	989	. . . . .	. . . . .	. . . . .	989
» » mixtos	94.082	94.130	. . . . .	5.160	193.372
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	130.427	128.525	. . . . .	10.782	269.734
Ramal de Bello Horizonte					
Nos trens de viajantes	25.640	25.735	. . . . .	555	51.930
» » especiaes de viajantes . .	. . . . .	30	. . . . .	. . . . .	30
» » » de inspecção . .	540	. . . . .	. . . . .	. . . . .	540
» » » de pagador . .	300	. . . . .	. . . . .	. . . . .	300
» » mixtos	11.087	10.967	. . . . .	105	22.159
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	37.552	36.732	. . . . .	660	74.959
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de suburbios.	96.516	146.988	. . . . .	. . . . .	243.504
» » especiaes de suburbios . .	3.528	9.828	. . . . .	. . . . .	13.356
» » de viajantes.	756.302	929.742	. . . . .	195.247	1.881.291
» » especiaes de viajantes . .	11.008	8.316	. . . . .	308	19.632
» » » de inspecção . .	1.508	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.508
» » » de pagador . .	3.244	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3.244
» » mixtos	138.962	140.800	. . . . .	. . . . .	279.762
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » especiaes de cargas . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Somma . .	1.011.068	1.235.674	. . . . .	195.555	2.442.297
Total na bitola de 1m,00. . . .	1.815.919	2.115.714	. . . . .	291.647	4.223.295
» geral	14.641.277	15.323.784	1.563.887	2.823.658	34.352.606
» » em 1899	13.630.267	14.297.587	1.567.465	3.722.943	33.218.262
Differenças em 1900.	+ 1.011.010	+ 1.026.197	— 3.578	— 899.285	+ 1.134.344

Percurso dos vagões de bagagem, mercadorias, animaes e vasios, durante o anno de 1900:

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						TOTAL
	BAGAGENS	LEITE	MINERIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAES	VASIOS	
1ª secção							
Nos trens de suburbios	1.125.389	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	42.423	1.167.812
» » especiaes de suburbios.	1.570	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.570
» » de viajantes.	579.071	82.482	. . . .	99.674	156.544	37.704	955.475
» » especiaes de viajantes .	874	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	874
» » » de inspecção .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	270.865	. . . .	143.412	1.714.065	305.644	473.569	2.907.555
» » de cargas	. . . .	. . . .	385.056	4.111.677	541.462	1.689.941	6.728.146
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	12.997	1.530	24.530	39.057
Somma . .	1.977.769	82.482	528.478	5.938.413	1.005.180	2.268.167	11.800.489
2ª secção							
Nos trens de viajantes.	442.633	64.839	. . . .	72.308	118.697	29.625	728.102
» » especiaes de viajantes.	402	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	402
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	131.327	. . . .	99.147	828.430	204.975	131.870	1.395.749
» » de cargas	. . . .	. . . .	419.526	2.914.787	676.732	1.463.665	5.474.710
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	1.622	. . . .	1.217	2.839
Somma . .	574.362	64.839	518.673	3.817.147	1.000.404	1.626.377	7.601.802
3ª secção							
Nos trens de viajantes	333.316	124.020	. . . .	220.410	172.430	20.618	870.794
» » especiaes de viajantes .	120	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	120
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	178.750	. . . .	129.210	675.568	197.278	159.900	1.340.736
» » de cargas	. . . .	. . . .	1.109.267	2.774.563	532.623	1.462.254	5.878.707
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	312	. . . .	210	552
Somma . .	512.186	124.020	1.238.507	3.670.883	902.331	1.642.982	8.090.909
4ª secção							
Nos trens de viajantes	271.360	110.246	. . . .	122.962	142.920	10.880	658.368
» » especiaes de viajantes .	6	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	6
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	104.909	. . . .	57.526	591.778	171.570	257.421	1.183.204
» » de cargas	. . . .	. . . .	1.064.179	1.294.670	493.282	1.003.972	3.856.103
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	6.602	. . . .	2.008	8.610
Somma . .	376.275	110.246	1.121.705	2.016.012	807.772	1.274.281	5.706.291
5ª secção							
Nos trens de viajantes	463.937	93.776	. . . .	53.869	162.749	22.186	796.517
» » especiaes de viajantes .	469	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	469
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	244.661	. . . .	220.479	907.775	331.630	469.206	2.173.751
» » de cargas	. . . .	. . . .	2.292.294	1.964.711	216.519	1.612.398	6.085.922
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	3.139	. . . .	5.324	8.463
Somma . .	709.067	93.776	2.512.773	2.929.494	710.898	2.109.114	9.065.122
Ramal de Santa Cruz							
Nos trens de suburbios	337.482	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	34.790	372.272
» » especiaes de suburbios.	36	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	36
» » » de viajantes .	350	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	350
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	127.859	. . . .	. . . .	599.777	71.392	489.142	1.288.170
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	195.938	637.241	465.086	1.028.265
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	9.250	111.851	26.656	147.757
Somma . .	465.727	. . . .	. . . .	804.965	550.484	1.015.674	2.836.850
Ramal de Macacos							
Nos trens mixtos	26.801	. . . .	. . . .	14.577	1.360	7.323	50.061
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	4	. . . .	. . . .	4
Somma . .	26.801	. . . .	. . . .	14.581	1.360	7.323	50.065

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						TOTAL
	BAGAGENS	LEITE	MINERIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAES	VASIOS	
Ramal de Porto Novo							
Nos trens de viajantes	93.696	. . . .	. . . .	. . . .	1.088	704	95.488
» » especiaes de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	200.952	. . . .	. . . .	627.968	182.486	253.531	1.264.937
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	128	. . . .	354	482
Somma . .	294.648	. . . .	. . . .	628.096	183.574	254.589	1.360.907
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de viajantes	645.583	. . . .	. . . .	13.514	26.527	66.572	752.196
» » especiaes de viajantes .	472	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	472
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	716.197	. . . .	. . . .	2.187.994	1.463.610	552.356	4.920.157
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	5.085.339	1.435.493	3.159.718	9.680.550
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	12.279	. . . .	15.606	27.885
Somma . .	1.362.252	. . . .	. . . .	7.299.126	2.925.630	3.791.252	15.381.260
Total na bitola de 1m,60. .	6.299.087	475.363	5.920.136	27.118.717	8.087.633	13.992.759	61.893.695
6ª secção							
Nos trens de viajantes	316.122	. . . .	. . . .	48.768	8.352	29.627	402.869
» » especiaes de viajantes .	107	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	100
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	358.591	. . . .	. . . .	1.477.731	342.122	396.572	2.275.016
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	1.641.275	85.132	1.396.293	3.122.700
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	125.219	. . . .	45.522	170.741
Somma . .	674.813	. . . .	. . . .	2.992.993	435.606	1.868.014	5.971.426
Ramal de Ouro Preto							
Nos trens de viajantes	57.680	. . . .	. . . .	2.382	258	9.294	69.614
» » especiaes de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	121.840	. . . .	. . . .	158.476	8.388	87.589	379.293
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	16.388	. . . .	8.908	25.296
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	1.126	. . . .	632	1.758
Somma . .	182.520	. . . .	. . . .	178.372	8.646	106.423	475.961
Ramal de Bello Horizonte							
Nos trens de viajantes	16.245	. . . .	. . . .	5.045	375	6.060	27.725
» » especiaes de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	11.685	. . . .	. . . .	64.260	1.880	20.685	98.510
» » especiaes de cargas. .	. . . .	. . . .	. . . .	2.320	. . . .	630	2.950
Somma . .	27.930	. . . .	. . . .	71.625	2.255	27.375	129.185
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de suburbios	87.178	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	87.178
» » especiaes de suburbios.	540	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	540
» » de viajantes	301.063	. . . .	. . . .	5.215	9 236	57.100	372.608
» » especiaes de viajantes .	616	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	616
» » » de inspecção.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » » de pagador .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	320.678	. . . .	. . . .	811.532	336.634	270.758	1.739.602
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	3.876.588	222.970	1.661.388	5.760.946
» » especiaes de cargas . .	. . . .	. . . .	. . . .	2.689	. . . .	16.273	18.962
Somma . .	710.075	. . . .	. . . .	4.695.024	568.834	2.005.519	7.980.452
Total na bitola de 1m,00. . .	1.595.338	. . . .	. . . .	7.939.011	1.015.341	4.007.331	14.557.024
» geral	7.894.425	475.363	5.920.136	35.057.731	9.102.974	18.000.090	76.450.719
» » em 1899	8.919.826	. . . .	. . . .	38.009.431	7.310.204	14.955.617	69.195.078
Differenças em 1900.	— 1.025.401	+ 475.363	+ 5.920.136	— 2.951.700	+ 1.792.770	+ 3.014.473	+ 7.255.641

Percurso dos trens, carros e vagões e composição média durante o anno de 1900:

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
1ª secção			
Nos trens de suburbios	12.847.798	568.078	22,6
» » especiaes de suburbios	20.424	1.382	18,7
» » de viajantes	2.940.596	270.561	10,8
» » especiaes de viajantes	11.676	1.898	6,1
» » de inspecção	2.526	1.158	2,1
» » especiaes de pagador	1.276	795	1,6
» » mixtos	3.325.105	121.545	27,3
» » de cargas	6.728.146	223.136	30,1
» » especiaes de cargas	39.057	2.359	16,5
Somma	25.916.604	1.190.912	23,3
2ª secção			
Nos trens de viajantes	2.254.695	205.108	10,8
» » especiaes de viajantes	6.427	857	7,4
» » » » inspecção	1.713	961	1,7
» » » » pagador	564	469	1,2
» » mixtos	1.622.772	68.620	23,6
» » de cargas	5.474.710	225.608	24,2
» » especiaes de cargas	2.839	486	5,9
Somma	9.363.720	502.109	18,6
3ª secção			
Nos trens de viajantes	2.394.114	204.400	11,7
» » especiaes de viajantes	2.320	642	3,6
» » » » inspecção	3 174	1.956	1,6
» » » » pagador	1.080	1.120	1,1
» » mixtos	1.553.676	65.700	23,4
» » de cargas	5.878.707	169.398	35,2
» » especiaes de cargas	552	246	2,2
Somma	9.832.623	443.452	22,1
4ª secção			
Nos trens de viajantes	1.775.538	175.200	10,1
» » especiaes de viajantes	102	12	8,5
» » » » inspecção	1.641	1.206	1,3
» » » » pagador	2.398	1.200	1,9
» » mixtos	1.383.660	60.590	22,8
» » de cargas	3.855.103	163.549	23,5
» » especiaes de cargas	8.610	469	18,3
Somma	7.028.052	402.226	17,4
5ª secção			
Nos trens de viajantes	3.158.613	340.830	9,2
» » especiaes de viajantes	4.945	701	7,0
» » » » inspecção	3.487	1.979	1,7
» » » » pagador	4.021	2.161	1,8
» » mixtos	2.642.666	135.050	19,5
» » de cargas	6.085.922	329.235	18,4
» » especiaes de cargas	8.463	1.323	6,3
Somma	11.903.117	811.279	13,6
Ramal de Santa Cruz			
Nos trens de suburbios	3.638.091	161.914	22,4
» » especiaes de suburbios	276	12	23,0
» » » de viajantes	2.530	508	4,9
» » » » pagador	1.155	490	2,3
» » mixtos	1.492.290	51.100	29,2
» » de cargas	1.028.265	47.298	21,7
» » especiaes de cargas	147.757	4.399	33,5
Somma	6.310.364	265.721	23,7

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Ramal de Macacos			
Nos trens mixtos	122.126	26.280	4,6
» » especiaes de cargas	4	4	1,0
Somma	122.130	26.284	4,6
Ramal de Porto Novo			
Nos trens de viajantes	377.972	46.720	8,0
» » especiaes de viajantes	1.764	594	2,9
» » » » inspecção	1.345	1.000	1,3
» » » » pagador	796	768	1,0
» » mixtos	1.609.589	93.440	17,2
» » especiaes de cargas	482	64	7,5
Somma	1.991.948	142.586	13,9
Ramal de S. Paulo			
Nos trens de viajantes	3.776.675	340.784	11,0
» » especiaes de viajantes	28.994	2.484	11,6
» » » » inspecção	5.969	3.283	1,8
» » » » pagador	6.406	2.870	2,2
» » mixtos	6.021.984	286.178	21,0
» » de cargas	9.680.550	458.056	21,1
» » especiaes de cargas	27.885	2.762	10,0
Somma	19.548.463	1.096.417	17,7
Total na bitola de 1m,60	92.023.021	4.880.996	18,8
6ª secção			
Nos trens de viajantes	1.378.935	177.390	7,7
» » especiaes de viajantes	1.538	588	2,6
» » » » inspecção	291	4.999	1,4
» » » » pagador	7.437	5.440	1,0
» » mixtos	5.208	168.630	16,1
» » de cargas	2.721.172	142.106	21,9
» » especiaes de cargas	170.741	24.696	6,9
Somma	7.407.731	523.849	14,1
Ramal de Ouro Preto			
Nos trens de viajantes	143.731	31.390	4,0
» » especiaes de viajantes	80	54	1,4
» » » » inspecção	1.176	903	1,3
» » » » pagador	989	989	1,0
» » mixtos	572.665	62.780	9,1
» » de cargas	25.296	2.494	10,1
» » especiaes de cargas	1.758	285	6,1
Somma	745.695	98.895	7,5
Ramal de Bello Horizonte			
Nos trens de viajantes	79.640	10.950	7,2
» » especiaes de viajantes	30	30	1,0
» » » » inspecção	540	270	2,0
» » » » pagador	300	300	1,0
» » mixtos	120.669	10.950	11,0
» » especiaes de cargas	2.950	195	15,1
Somma	204.129	22.695	8,9

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Ramal de S. Paulo			
Nos trens de suburbios	330.682	50.890	6,4
» » especiaes de suburbios	13.896	980	14,1
» » de viajantes	2.253.899	222.376	10,1
» » especiaes de viajantes	20.248	1.722	11,7
» » » » inspecção	1.508	2.653	1,7
» » » » pagador	3.244	1.839	1,7
» » mixtos	2.019.364	112.420	17,9
» » de cargas	5.760.946	311.972	18,4
» » especiaes de cargas	18.962	1.273	14,8
Somma	10.422.749	706.125	14,7
Total na bitola de 1m,00	18.780.304	1.351.564	13,8
Nos trens de suburbios em 1900	16.816.571	780.882	21,5
» » » » » 1899	15.111.531	745.684	20,2
Differenças em 1900	+ 1.705.040	+ 35.198	+ 1,3
Nos trens especiaes de suburbios em 1900	34.596	2.374	14,5
» » » » » » 1899	19.173	1.292	14,8
Differenças em 1900	+ 15.423	+ 1.082	— 0,3
Nos trens de viajantes em 1900	20.531.408	2.025.709	10,1
» » » » » 1899	20.877.767	2.030.186	10,2
Differenças em 1900	343.359	— 4.477	— 0,1
Nos trens especiaes de viajantes em 1900	80.654	10.090	7,9
» » » » » » 1899			
Differenças em 1900			
Nos trens especiaes de inspecção em 1900	30.516	20.368	1,4
» » » » » » 1899			
Differenças em 1900			
Nos trens especiaes de pagador em 1900	27.437	18.441	1,4
» » » » » » 1899			
Differenças em 1900			
Nos trens mixtos em 1900	25.207.738	1.263.283	19,9
» » » » 1899	24.810.344	1.255.192	19,7
Differenças em 1900	+ 397.394	+ 8.091	+ 0,2
Nos trens de cargas em 1900	47.641.345	2.073.858	22,9
» » » » » 1899	43.260.555	1.901.999	22,6
Differenças em 1900	+ 4.380.790	+ 171.859	+ 0,3
Nos trens especiaes de cargas em 1900	430.060	38.561	11,1
» » » » » » 1899	554.424	20.737	26,7
Differenças em 1900	— 124.364	+ 17.824	— 15,6
Total geral em 1900	110.803.325	6.232.560	17,7
» » » 1899	104.800.741	5.975.790	17,5
Differenças » 1900	+ 6.002.584	+ 256.770	+ 0,2

Nota — No calculo respectivo foi contado como dois cada um dos carros ou vagões sobre oito rodas.

Deixam de ser representadas as quantidades relativas aos trens especiaes de viajantes, pagador e inspecção, porque em 1899 foram todos englobados em trens especiaes de viajantes, a saber:

Percurso total dos carros e vagões	166.947
» dos trens	21.700
Numero médio de carros por trem-kilometro	7,6

O augmento do percurso dos especiaes de cargas em 1900, com reducção do percurso dos vagões e respectiva média, é devido ao concurso de muitos pequenos trens, formados com locomotivas que até 1899 viajavam isoladamente, por exigencia da respectiva escala, e que são hoje aproveitadas na conducção de carros que sobram da lotação dos trens facultativos.

Utilisação dos trens e dos carros no transporte de viajantes :

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS			QUANTIDADE DE VIAJANTES POR KILOMETRO		
		Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900	Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
BITOLA LARGA							
Pagando, suburbios. . . .	1ª classe	655.091	685.321	— 30.230	9.272.133	9.255.947	+ 16.186
» interior	» »	227.310	206.829	+ 20.481	16.738.545	17.079.015	— 340.470
» suburbios. . . .	2ª »	2.508.891	5.943.056	— 3.434.165	36.125.613	67.453.349	— 31.327.736
» interior	» »	843.403	883.789	— 40.386	36.309.139	42.427.767	— 6.118.628
» ida e volta, suburbios.	1ª »	2.071.284	1.792.510	+ 278.774	26.467.356	22.358.762	+ 4.108.594
» ida e volta, interior	» »	54.995	54.769	+ 226	9.623.540	11.762.255	— 2.138.715
ida e volta, suburbios	2ª »	4.031.629	—	+ 4.031.629	49.080.324	—	+ 49.080.324
Por conta do Governo, suburbios.	1ª »	164.052	61.000	+ 103.052	4.838.362	993.044	+ 3.845.318
Por conta do Governo, interior.	» »	7.722	64.493	— 56.771	1.074.691	3.600.708	— 2.526.017
Por conta do Governo, suburbios.	2ª »	34.600	69.404	— 34.804	984.231	2.287.616	— 1.303.385
Por conta do Governo, interior	» »	6.924	8.326	— 1.402	1.440.951	1.320.732	+ 120.219
Por conta dos Estados, suburbios.	1ª »	1.360	742	+ 618	19.869	10.982	+ 8.887
Por conta dos Estados, interior.	» »	8.473	5.062	+ 3.411	636.372	552.081	+ 84.291
Por conta dos Estados, suburbios.	2ª »	221	402	— 181	11.184	17.289	— 6.105
Por conta dos Estados, interior.	» »	16.837	18.786	— 1.949	2.154.279	2.565.321	— 411.042
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	1ª »	25.812	21.463	+ 4.349	438.804	342.408	+ 95.396
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	2ª »	99.576	76.392	+ 23.234	1.692.792	1.375.056	+ 317.736
Cadernetas, reducção de 75 %, suburbios.	1ª »	313.980	47.910	+ 266.070	5.337.660	766.560	+ 4.571.100
Cadernetas de 75 %, suburbios	2ª »	555.250	300.840	+ 254.410	9.439.250	5.415.120	+ 4.024.130
Reducção de 25 » » .	1ª »	344.540	115.080	+ 229.460	5.857.180	1.956.360	+ 3.900.820
» » » » .	2ª »	1.299.280	1.153.620	+ 145.660	22.087.760	20.765.160	+ 1.322.600
Operarios, suburbios . . .	2ª »	22.080	139.680	— 117.600	355.360	2.095.200	— 1.739.840
Gratis »	1ª »	4.203	—	+ 4.203	67.365	—	+ 67.365
» »	2ª »	43.242	—	+ 43.242	795.087	—	+ 795.087
» interior	1ª »	2.553	2.515	+ 38	548.882	151.216	+ 397.666
» »	2ª »	149	157	— 8	39.359	9.047	+ 30.312
Em serviço da estrada, suburbios	1ª »	64.914	46.246	+ 18.668	747.024	458.393	+ 288.631
Em serviço da estrada, interior	» »	39.742	31.505	+ 8.237	3.467.150	4.485.337	— 1.018.187
Em serviço da estrada, suburbios	2ª »	41.420	18.097	+ 23.323	554.934	220.477	+ 334.457
Em serviço da estrada, interior	» »	103.730	83.678	+ 20.052	7.610.216	8.085.415	— 475.199
Passes com reducção de 75 %, interior	1ª »	4.171	5.450	— 1.279	378.199	132.939	+ 245.260
Passes com reducção de 75 %, interior	2ª »	10.771	12.940	— 2.169	528.765	448.143	+ 80.622
Total na bitola larga. . . .		13.537.805	11.850.062	+ 1.687.743	254.722.376	228.392.699	+ 26.329.677
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO							
Pagando, suburbios. . . .	1ª classe	33.129	32.090	+ 1.039	198.774	224.630	— 25.856
» interior	» »	28.968	32.257	— 3.289	2.763.575	3.590.733	— 827.158
» suburbios. . . .	2ª »	236.675	239.776	— 3.101	1.420.050	1.677.620	— 257.570
» interior	» »	205.547	189.642	+ 15.905	9.904.520	11.835.448	— 1.930.928
» ida e volta, suburbios.	1ª »	20.682	11.072	+ 9.610	124.092	77.500	+ 45.592
» ida e volta, interior	» »	9.519	11.072	— 1.553	1.446.578	1.686.676	— 240.098
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	1ª »	24	32	— 8	144	224	— 80
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	2ª »	524	372	+ 152	3.144	504	+ 2.640
Festas, suburbios	1ª »	54.738	15.566	+ 39.172	328.428	108.562	+ 219.866
Por conta do Governo, interior.	» »	682	1.257	— 575	93.731	183.560	— 89.829
Por conta do Governo, interior.	2ª »	1.193	1.549	— 356	183.630	316 350	— 132.720
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	2.133	1.122	+ 1.011	218.146	138.712	+ 79.434

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS			QUANTIDADE DE VIAJANTES POR KILOMETRO		
		Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900	Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
Por conta dos Estados, interior.	2ª classe	6.316	6.589	— 243	572.299	609.058	— 36.759
Reducção de 75 %, interior.	1ª »	365	35	+ 330	31.337	4.094	+ 27.243
» » » » »	2ª »	334	136	+ 198	31.273	12.435	+ 18.838
Gratis, interior	1ª »	540	—	+ 540	83.062	—	+ 83.062
» »	2ª »	7	4	+ 3	1.078	616	+ 462
Em serviço da estrada, interior	1ª »	2.559	3.901	— 1.342	273.479	460.372	— 186.893
Em serviço da estrada interior	2ª »	5.684	3.860	+ 1.824	787.711	385.498	+ 402.213
Total na bitola estreita de S. Paulo. .		609.649	550.382	+ 59.627	18.470.051	21.212.632	— 2.942.581
BITOLA ESTREITA DE MINAS							
Pagando, interior	1ª classe	38.495	36.667	+ 1.828	1.643.336	1.534.967	+ 108.369
» »	2ª »	200.210	147.360	+ 52 850	7.710.447	5.561.498	+ 2.148.949
» ida e volta interior	1ª »	1.472	1.726	— 254	173.024	158.048	+ 14.976
Reducção de 75 %, interior.	» »	140	30	+ 110	12 696	1.861	+ 10.835
» » » » »	2ª »	505	165	+ 340	40.743	13.461	+ 27.282
Por conta do Governo, interior.	1ª »	897	837	+ 60	94.688	74.548	+ 20.140
Por conta do Governo, interior.	2ª »	460	438	+ 22	50.275	44.926	+ 5.349
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	1.707	1.170	+ 537	146.220	110.668	+ 35.552
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	5.896	6.552	— 656	651.391	612.884	+ 38.507
Gratis, interior	1ª »	34	—	+ 34	3.787	—	+ 3.787
» »	2ª »	10	—	+ 10	1.636	—	+ 1.636
Em serviço da estrada, interior.	1ª »	3.519	3.708	— 189	326.521	448.365	— 121.844
Em serviço da estrada, interior	2ª »	3.340	5.055	— 1.715	223.928	609.399	— 385.471
Total na bitola estreita de Minas. .		256.685	203.708	+ 52.977	11.078.692	9.170.625	+ 1.908.067

SERVIÇOS			Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
BITOLA LARGA					
Percurso kilometrico médio de um viajante.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	14,55	13,04	+ 1,51
		2ª »	13,99	13,01	+ 0,98
		Em geral	14,18	13,02	+ 1,16
	» » do interior . . .	1ª classe	94,11	75,02	+ 19,09
		2ª »	48,97	54,43	— 5,46
		Em geral	60,71	59,98	+ 0,73
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	72,66	52,05	+ 20,62
		2ª »	165,93	144,30	+ 21,62
		Em geral	238,59	196,35	+ 42,24
	» » do interior . . .	1ª classe	20,50	15,23	+ 5,27
		2ª »	30,36	22,09	+ 8,27
		Em geral	50,86	37,32	+ 13,54
Numero médio de viajantes por carro-kilometro.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	7,76	6,27	+ 1,49
		2ª »	15,15	13,72	+ 1,43
		Em geral	11,75	10,43	+ 1,32
	» » do interior . . .	1ª classe	5,49	6,21	— 0,72
		2ª »	9,25	11,03	— 1,78
		Em geral	7,25	8,38	— 1,13
Percurso dos logares offerecidos.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	200.659.704	174.735.716	+ 25.923.988
		2ª »	359.517.670	327.469.941	+ 32.047.729
		Em geral	560.177.374	502.205.657	+ 57.971.717
	» » do interior . . .	1ª classe	152.971.156	142.259.209	+ 10.711.947
		2ª »	236.604.378	217.998.223	+ 18.606.155
		Em geral	389.575.534	360.257.432	+ 29.318.102

SERVIÇOS		Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
BITOLA LARGA				
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	26,43	20,68	+ 5,75
	2ª »	33,69	30,60	+ 3,09
	Em geral	31,09	27,15	+ 3,94
» » do interior	1ª classe	21,22	26,58	— 5,36
	2ª »	20,32	25,16	— 4,84
	Em geral	20,67	25,72	— 5,05
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO				
Percurso kilometrico médio de um viajante. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	6,00	6,99	— 0,99
	2ª »	6,00	6,98	— 0,98
	Em geral	6,00	6,98	— 0,98
» » do interior	1ª classe	109,78	122,15	— 12.37
	2ª »	52,39	64,72	— 12.33
	Em geral	62,13	76,06	— 13.93
Numero médio de viajantes por trem-kilometro. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	12,55	8,04	+ 4,51
	2ª »	27,44	32,84	— 5.43
	Em geral	39,99	40,88	— 0,89
» » do interior	1ª classe	14,60	17,84	— 3,24
	2ª »	34,12	38,43	— 4,32
	Em geral	48,72	56,27	— 7,56
Numero médio de viajantes por carro-kilometro. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	6,74	3,52	+ 3,22
	2ª »	9,68	10,18	— 0,50
	Em geral	8,55	7,41	+ 1,14
» » do interior	1ª classe	5,48	6,35	— 0,87
	2ª »	10,72	11,72	— 1,00
	Em geral	8,34	9,24	— 0,90
Percurso dos logares offerecidos. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	2.101.124	2.016.170	+ 84.954
	2ª »	4.234.032	4.984.124	— 750.092
	Em geral	6.335.156	7.000.294	— 665.138
» » do interior	1ª classe	19.502.686	16.016.857	+ 3.485.829
	2ª »	28.865.410	35.805.946	— 6.940.536
	Em geral	48.368.096	51.822.803	— 3.453.897
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	31,00	20,38	+ 10,62
	2ª »	33,61	33,66	— 0,05
	Em geral	32,74	29,89	+ 2,85
» a do interior	1ª classe	25,20	37,85	— 12,65
	2ª »	39,77	36,47	+ 3,30
	Em geral	34,72	36,90	— 2,18
BITOLA ESTREITA DE MINAS				
Percurso kilometrico médio de um viajante.	1ª classe	51,88	52.75	— 0,87
	2ª »	41,24	42,87	— 1,63
	Em geral	43,16	45,01	— 1,85
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	1ª classe	5,18	5,42	— 0,24
	2ª »	18,75	15,96	+ 2,79
	Em geral	23,93	21,38	+ 2,55
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	3,04	3,26	— 0,22
	2ª »	9,86	9,60	+ 0,26
	Em geral	6,64	6,43	+ 0,21
Percurso dos logares offerecidos.	1ª classe	16.875.507	14.285.346	+ 2.590.161
	2ª »	22.179.987	20.421.158	+ 1.758.829
	Em geral	39.055.494	34.706.504	+ 4.348.990
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	14,22	16,29	— 2,07
	2ª »	39,12	33,50	+ 5,62
	Em geral	28,36	26,42	+ 1,94

Na 1ª classe, interior, passagens pagas, foram incluidos 42.784 de excursão com a média de 92 kilometros (bitola larga).

Leitos em trens expressos 15.476.

Utilisação dos trens e dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos:

SERVIÇOS		TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
		Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900	Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
BITOLA LARGA							
Café		104.309	104.696	— 387	26.203.307	25.239.163	+ 964.144
Mercadorias diversas, pagando frete		620.837	545.693	+ 75.144	122.071.902	138.853.899	— 16.781.997
Idem, idem, por conta do Governo		6.349	2.732	+ 3.617	812.353	135.385	+ 676.968
Idem, idem, por conta dos Estados		302	771	— 469	93.591	343.832	— 250.241
Idem, idem, gratis		172	30	+ 142	12.553	5.310	+ 7.243
Idem, idem, em serviço da estrada		162.405	190.205	— 27.800	30.096.864	30.094.155	+ 2.709
Animaes, pagando frete. 1a classe, cavallares	4.948	1.484	1.006	+ 478	225.305	117.376	+ 107.929
Animaes, pagando frete. 2a » vaccuns	143.769	57.507	45.827	+ 11.680	15.053.545	11.314.066	+ 3.739.479
Animaes, pagando frete. 3a » carneiros	9.427	942	1.447	— 505	92.158	96.521	— 3.363
Animaes, pagando frete. 3a » porcos	50.402	5.040	5.303	— 263	780.648	877.577	— 96.929
Animaes, pagando frete. 3a » diversos	13.699	1.369	1.030	+ 339	151.382	73.187	+ 78.195
Animaes por conta do Governo, cavallares	37	11	135	— 124	1.145	8.343	— 7.198
Idem, idem, dos Estados, idem	4	1	19	— 18	29	4.800	— 4.771
Idem, gratis, idem	20	6	—	+ 6	784	—	+ 784
Idem em serviço da Estrada, idem		—	2	— 2	—	30	— 30
Vehiculos, pagando frete. 1a classe		76	55	+ 21	8.903	4.617	+ 4.286
Vehiculos, pagando frete. 2a »		161	122	+ 39	15.673	12.536	+ 3.137
Idem, por conta do Governo, 1a classe		10	5	+ 5	265	255	+ 10
Idem, idem, dos Estados » »		—	1	— 1	—	463	— 463
Idem, gratis » »		3	—	+ 3	114	—	+ 114
Idem, em serviço da Estrada » »		—	1	— 1	—	3	— 3
Total na bitola larga		960.984	899.080	+ 61.904	195.620.481	207.181.518	— 11.561.037
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO							
Café		10.367	3.683	+ 6.684	1.397.725	470.960	+ 926.765
Mercadorias diversas, pagando frete		209.963	172.233	+ 37.730	24.916.736	19.955.918	+ 4.960.818
Idem, idem, por conta do Governo		28	76	— 48	4.312	8.940	— 4.628
Idem, idem, dos Estados		69	166	— 97	9.534	20.568	— 11.034
Idem, idem, gratis		6	1	+ 5	924	154	+ 770
Idem, idem, em serviço da estrada		13.414	17.079	— 3.665	1.255.445	1.798.380	— 542.935
Animaes, pagando frete. 1a classe, cavallares	4.920	1.476	146	+ 1.330	37.521	14.784	+ 22.737
Animaes, pagando frete. 2a » vaccuns	2.096	838	1.579	— 741	467.279	239.026	+ 228.253
Animaes, pagando frete. 3a » carneiros	988	98	44	+ 54	14.688	5.435	+ 9.253
Animaes, pagando frete. 3a » porcos	24.443	2.444	2.670	— 226	334.336	382.269	— 47.933
Animaes, pagando frete. 3a » diversos	2.439	243	215	+ 28	26.470	22.083	+ 4.387

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900	Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
Animaes, por conta do Governo . . .	—	—	—	—	—	—
Idem, dos Estados, idem	—	—	—	—	—	—
Vehiculos, pagando frete. . 1ª classe .	14	15	— 1	1.248	1.659	— 411
Vehiculos, pagando frete. . 2ª » .	52	27	+ 25	3.527	1.701	+ 1.826
Total na bitola estreita de S. Paulo . .	239.012	197.934	+ 41.078	28.469.945	22.921.877	+ 5.548.063
BITOLA ESTREITA DE MINAS						
Café	882	1.759	— 877	88.917	189.513	— 100.569
Mercadorias diversas: pagando frete.	191.612	145.953	+ 45.659	9.611.090	9.136.988	+ 474.102
Mercadorias diversas: por conta do Governo. . . .	167	83	+ 84	16.670	12.782	+ 3.888
Mercadorias diversas: » » dos Estados. . . .	353	753	— 400	32.076	94.588	— 62.512
Mercadorias diversas: em serviço da estrada	17.221	10.963	+ 6.258	1.755.469	1.170.657	+ 584.812
Animaes, pagando frete. 1ª classe, cavallares . 1.211	363	176	+ 187	302.923	14.039	+ 288.884
Animaes, pagando frete. 2ª » vaccuns . . 2.614	1.045	434	+ 611	227.099	52.605	+ 174.494
Animaes, pagando frete. 3ª » carneiros . 151	15	35	— 20	1.968	5.188	— 3.220
Animaes, pagando frete. 3ª » porcos . . 2.528	252	117	+ 135	17.348	10.868	+ 6.480
Animaes, pagando frete. 3ª » diversos . . 956	95	85	+ 10	5.943	5.640	+ 303
Animaes, por conta do Governo, cavallares	—	4	— 4	—	480	— 480
Idem, idem, dos Estados, idem . . .	—	38	— 38	—	3.428	— 3.428
Vehiculos, pagando frete. . 1ª classe .	20	7	+ 13	2.213	682	+ 1.531
Vehiculos, pagando frete. . 2ª » .	104	93	+ 11	6.550	5.711	+ 839
Idem, por conta dos Estados, 1ª classe.	—	1	— 1	—	128	— 128
Idem, em serviço da Estrada, 1ª »	1	2	— 1	38	42	— 4
Total na bitola estreita de Minas . . .	212.130	160.503	+ 51.627	12.038.304	10.703.359	+ 1.364.945

SERVIÇOS	Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
BITOLA LARGA			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. Café	251,11	242,02	+ 9,09
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. Diversos, inclusive animaes e vehiculos.	197,56	229,03	— 31,27
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. Total.	203,56	230,41	— 26,85
Percurso dos trens mixtos e de cargas.	2.537.351	2.335.349	+ 202.002
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. Carregados.	47.900.936	30.443.095	+ 17.457.841
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. Vasios	13.992.759	11.389.282	+ 2.603.477
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. Total.	61.893.695	41.832.377	+ 20.061.318

SERVIÇOS		Em 1900	Em 1899	Differenças em 1900
Numero médio de toneladas por trem-kilometro		77,09	88,71	— 11,62
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro	Carregados	4,08	5,60	— 1,52
	» e vasios	3,16	4,28	— 1,12
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total		22,44	23,55	— 1,11
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)		33,27	45,08	— 11,81
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO				
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria	Café	133,63	126,76	+ 6,87
	Diversos, inclusive animaes e vehiculos	118,40	115,57	+ 2,83
	Total	118,99	115,08	+ 3,91
Percurso dos trens mixtos e de cargas		425.665	480.127	— 54.462
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos	Carregados	5.974.933	4.400.963	+ 1.973.970
	Vasios	2.005.519	2.151.948	— 146.429
	Total	7.980.452	6.552.911	+ 1.427.541
Numero médio de toneladas por trem-kilometro		66,88	47,74	+ 19,14
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro	Carregados	4,76	4,76	—
	» e vasios	3,56	3,05	+ 0,51
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total		25,13	35,95	— 10,82
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)		71,31	50,83	+ 20,51
BITOLA ESTREITA DE MINAS				
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria	Café	101,94	107,73	— 5,79
	Diversos, inclusive animaes e vehiculos	56,70	66,23	— 9,53
	Total	56,89	66,68	— 9,79
Percurso dos trens mixtos e de cargas		412.136	381.837	+ 30.299
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos	Carregados	4.574.760	3.165.373	+ 1.409.387
	Vasios	2.001.812	1.414.387	+ 587.425
	Total	6.576.572	4.579.760	+ 1.996.812
Numero médio de toneladas por trem-kilometro		29,28	28,00	+ 1,28
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro	Carregados	2,63	3,64	— 1,01
	» e vasios	1,83	2,52	— 0,69
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total		30,43	30,80	— 0,37
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)		36,70	42,13	— 5,43

Productos médios por classes de viajantes e unidades de percurso, com exclusão das concessões gratis e em serviço da estrada :

SERVIÇOS		PRODUCTOS MÉDIOS				RELAÇÃO % DAS CLASSE ÁS QUANTIDADES TOTAES	
		Por Viajante	Por viajante-kilometro	Por carro-kilometro	Por trem-kilometro	Quanto ao numero	Quanto ao producto
Suburbios	1ª classe	$301	$020,72	$160	1$503	29,68	42,28
	2ª »	$173	$012,38	$185	2$051	70,32	57,72
	Total	$211	$014,92	$175	3$554	100,00	100,00
Interior	1ª classe	6$882	$092,69	$535	1$118	24,83	53,27
	2ª »	1$993	$047,17	$448	$981	75,17	46,73
	Total	3$207	$053,89	$491	2$099	100,00	100,00
Suburbios e interior	1ª classe	1$153	$051,86	$350	1$187	28,94	50,31
	2ª »	$465	$025,08	$312	1$172	71,06	49,69
	Total	$665	$033,88	$333	2$359	100,00	100,00
Idem em 1899		$649	$036,62	$290	2$026	—	—
Differenças em 1900		+ $016	— $002,74	+ $043	+ $333	—	—

Quantidades, percursos e productos das bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão dos transportes gratis e em serviço da estrada :

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE TONELADAS	TONELADAS KILOMETROS	PRODUCTOS
Bagagens	Suburbios	3.151	74.738	51:226$500
	Interior	6.835	396.898	487:812$265
	Total	9.986	471.636	539:038$765
Encommendas	Suburbios	14.734	442.718	197:787$900
	Interior	24.656	4.374.288	1.523:588$506
	Total	39.390	4.817.036	1.721:376$406
Em geral, bagagens e encommendas		49.376	5.288.772	2.062:627$271
Café		104.894	27.689.949	4.667:214$437
Mercadorias diversas		726.084	157.568.664	13.005:778$972
Animaes		73.223	17.739.787	828:531$376
Vehiculos		437	38.379	9:275$020
Total		904.633	203.036.771	18.510:797$805
Em geral, bagagens, encommendas e mercadorias		954.014	208.325.451	20.771:214$976

Productos médios e por unidades de percurso das bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão das concessões gratis e das transportadas em serviço da Estrada:

DESIGNAÇÕES	PRODUCTOS MEDIOS			
	POR TONELADA	POR TONELADA-KILOMETRO	POR VAGÃO-KILOMETRO	POR TREM-KILOMETRO
Bagagens. Suburbios.	16$257	$685	$034	$070
Bagagens. Interior	71$516	1$229	$084	$145
Bagagens. Total.	53$078	1$143	$074	$132
Encommendas. Suburbios.	13$123	$446	$135	$270
Encommendas. Interior	61$793	$348	$263	$454
Encommendas. Total.	43$700	$357	$237	$421
Em geral, bagagens e encommendas.	41$773	$390	$284	$505
Café	4$494	$168	$093	1$382
Diversos, inclusive animaes e vehiculos.	17$310	$078	$273	4$098
Em geral.	20$463	$091	$366	5$180
Total geral, bagagens, encommendas e mercadorias.	21$772	$099	$355	2$785

Quantidade de café transportado e producto médio de tonelada de mercadoria despachada em cada um dos trinta e um annos, de 1870 a 1900:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO METROS	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADO — Kilogrammos	DIFFERENÇA POR CENTO NA QUANTIDADE DE CAFÉ — Para mais	DIFFERENÇA POR CENTO NA QUANTIDADE DE CAFÉ — Para menos	PRODUCTO MÉDIO DE TONELADA DE MERCADORIA DESPACHADA
1870	221.762	—	85.688.440	—	—	23$060
1871	275.118	24,06	89.957.950	4,98	—	25$603
1872	319.563	16,15	78.963.682	—	12,11	26$658
1873	363.409	13,72	79.247.336	0,35	—	27$276
1874	391.423	7,70	100.760.611	27,14	—	28$208
1875	445.537	13,82	118.272.605	17.37	—	25$409
1876	501.525	12,56	101.305.300	—	14,34	24$104
1877	516.197	2,92	114.240.025	12,76	—	25$092
1878	583.360	13,00	129.548.110	13,39	—	25$855
1879	621.752	6,58	151.309.398	16,79	—	25$819
1880	633.725	1,92	139.470.490	—	7,82	25$626
1881	648.332	2,31	187.593.092	34,50	—	26$076
1882	682.571	5,40	171.401.726	—	8,58	24$362
1883	682.571	—	163.563.799	—	4,62	21$183
1884	724.908	6,20	155.365.468	—	5,01	20$367
1885	724.908	—	172.153.168	10,80	—	22$385
1886	735.570	1,47	142.331.668	—	17,32	19$644
1887	765.707	4,10	90.946.000	—	36,10	16$861
1888	807.194	5,41	140.708.000	54,71	—	14$834
1889	828.467	2,56	92.071.000	—	34,55	10$126
1890	855.363	3,12	82.302.000	—	10,61	18$060
1891	1.053.829	16,00	123.908.000	50,55	—	11$971
1892	1.120.000	6,28	106.245.000	—	14,25	14$770
1893	1.147.496	2,45	97.801.702	—	7,94	12$167
1894	1.155.633	1,97	108.585.074	11,02	—	18$440
1895	1.179.774	2,08	98.863.757	—	8,95	15$060
1896	1.203.380	2,00	101.639.472	2,83	—	17$199
1897	1.222.396	1,57	139.202.000	36,91	—	18$403
1898	1.221.332	0,08	102.265.167	—	26,53	21$227
1899	1.241.580	1,65	104.948.000	2,69	—	20$914
1900	1.257.714	1,29	104.894.000	—	0,05	17$310

Utilisação dos trens, em geral, no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, inclusive os transportes gratis e os em serviço da Estrada:

SERVIÇOS	EM 1900	EM 1899	DIFFERENÇAS EM 1900
Bitola larga			
Toneladas-kilometros de viajantes	17.820.563	15.992.090	+ 1.828.476
Idem, idem de bagagens e encommendas	5.154.884	6.334.503	— 1.179.619
Idem, idem de café	26.203.307	25.239.163	+ 964.144
Idem, idem de mercadorias diversas	153.087.233	169.432.581	— 16.345.348
Idem, idem de animaes	16.212.304	12.491.900	— 3.812.312
Idem, idem de vehiculos	24.841	17.874	+ 6.967
Total de toneladas transportadas a um kilometro	218.595.073	229.508.111	— 10.913.038
Percurso dos carros e vagões	92.023.021	87.414.008	+ 4.609.013
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	2,37	2,62	— 0,25
Peso morto médio de cada carro ou vagão	6,00	6,00	—
Média de cada trem — Peso util	44,78	49,60	— 4,82
Média de cada trem — » morto	113,10	113,24	— 0,14
Média de cada trem — » total	157,88	162,84	— 4,96
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	28,36	30,45	— 2,09
Bitola estreita de S. Paulo			
Toneladas-kilometros de viajantes	1.292.903	1.484.884	— 191.981
Idem, idem de bagagens e encommendas	345.465	838.623	— 493.158
Idem, idem de café	1.397.725	470.960	+ 926.765
Idem, idem de mercadorias diversas	26.186.951	21.783.960	+ 4.402.991
Idem, idem de animaes	880.294	663.597	+ 216.697
Idem, idem de vehiculos	4.775	3.360	+ 1.415
Total de toneladas transportadas a um kilometro	30.108.113	25.244.884	+ 4.863.229
Percurso dos carros e vagões	10.422.734	10.294.216	+ 128.518
Média de tonelada por carro e vagão-kilometro	2,79	2,45	+ 0,34
Peso morto médio de cada carro ou vagão	5,00	5,00	—
Média de cada trem — Peso util	42,63	33,26	+ 9,37
Média de cada trem — » morto	73,80	67,80	+ 6,00
Média de cada trem — » total	116,43	101,06	+ 15,37
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	36,61	32,91	+ 3,70
Bitola estreita de Minas			
Toneladas-kilometros de viajantes	775.508	643.343	+ 132.165
Idem, idem de bagagens e encommendas	139.149	171.990	— 32.841
Idem, idem de café	88.917	189.513	— 100.596
Idem, idem de mercadorias diversas	11.415.305	10.415.035	+ 1.000.270
Idem, idem de animaes	555.241	92.248	+ 463.033
Idem, idem de vehiculos	8.763	6.563	+ 2.200
Total de toneladas transportadas a um kilometro	12.982.923	11.518.692	+ 1.464.231
Percurso dos carros e vagões	8.357.570	7.370.723	+ 986.847
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	1,55	1,56	— 0,01
Peso morto médio de cada carro ou vagão	5,00	5,00	—
Média de cada trem — Peso util	20,11	19,88	+ 0,23
Média de cada trem — » morto	64,74	63,62	+ 1,12
Média de cada trem — » total	84,85	83,50	+ 1,35
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	23,70	23.80	— 0,10

2° — Horario dos trens

A 1 de janeiro começaram os trens B 1 e MB 9 e SB 2 e SB 12 a correr da estação de General Carneiro para a de Minas e desta para a de General Carneiro.

A 27 do mesmo mez começaram os trens SU 17 e SU 51, nos dias uteis, e os trens SU 9 e SU 49, aos domingos, a parar um minuto na estação de Piedade, bem assim os trens SP 1 e SP 2 na estação de Volta Redonda.

A 15 de abril começaram a correr com o horario alterado o trem SU 49, aos domingos, com destino ao ramal de Santa Cruz e o trem SU 51, nos dias uteis, até a estação de D. Clara, creando-se o trem SU 52 A para voltar na tabella do SU 51 e o SU 49 A para correr nos dias uteis com destino ás estações do referido Ramal.

Na mesma data começou o trem S 1 a seguir de Lafayette até a estação de Minas sem soffrer baldeação em General Carneiro, procedendo-se do mesmo modo com o trem SB 2, sendo a baldeação em General Carneiro para o trem da linha do centro e os passageiros do S 2 para os carros do trem SB 2 seguindo directamente á Lafayette.

A 29 de maio supprimiu-se até segunda ordem a parada dos trens S 1 e SP 1 em Cascadura por motivo da epidemia reinante.

A 12 de julho começaram os trens S 1 e S 2 a fazer provisoriamente uma parada de dois minutos na estação de Vassouras.

A 18 do mesmo mez começaram os trens a fazer parada de um minuto no posto telegraphico do kilometro 508 do ramal de Ouro Preto entre Miguel Burnier e Henrique Hargreaves.

A 16 de agosto começaram os trens, circulando para o interior, a fazer uma parada na estação de Madureira, áquem da linha circular, só partindo depois da respectiva licença por escripto.

A 15 de setembro crearam-se para correr nos dias uteis os trens SU 25 A e SU 30 A, ficando por esse motivo alterada a tabella dos trens SU 25 e SU 32 desses mesmos dias e deixando de parar na estação de Piedade o trem SU 49 A para nella parar o trem SU 51.

A 19 de dezembro deixaram os trens do interior de fazer parada em Madureira por estar funccionando com toda a regularidade os novos apparelhos de segurança estabelecidos nessa estação.

A 20 do mesmo mez começaram a correr nos dias uteis com o horario alterado os trens M 3, MS 1, MS 3, SU 31, SU 36, bem assim o C 4, C 5, C 9, C 12, C 13, C 14 e C 15, entre Sapopemba, S. Diogo e Maritima, o C 31 entre Piedade e Sapopemba, o C 36 de Santa Cruz á S. Diogo e o SU 58 dos domingos.

3º — Estações e Postos telegraphicos

A 1 de fevereiro começou nos postos telegraphicos de Austin, Oliveira Bulhões, Tunnel Grande, Engenheiro Morsing, Andrade Pinto, Bom Jesus, Dias Tavares, Rocha Dias, Bocaina e Aguiar Moreira o serviço de despacho de mercadorias, ba-

gagens, encommendas, animaes, etc., para qualquer estação e bem assim a venda de bilhetes limitada ás duas estações immediatas a cada posto, fazendo-se em todas as estações despachos para os referidos postos e emittindo-se bilhetes para os mesmos.

Na mesma data e nas mesmas condições dos postos acima referidos, foi aberto o posto telegraphico de Tripuhy.

A 1 de março começou no posto telegraphico Hermillo Alves o serviço de despacho de mercadorias, bagagens, encommendas, animaes, etc., para qualquer estação, bem assim a venda de bilhetes.

A 5 do mesmo mez foi rebaixada de 4ª para 5ª classe a estação do Sanatorio.

A 24 do mesmo mez foi rebaixada á 5ª classe a estação de S. Christovão.

A 14 de abril começou no posto telegraphico de Villa Queimada o serviço de despacho de mercadorias, bagagens, encommendas, etc., para qualquer estação, bem assim a venda de bilhetes.

A 16 de junho restabeleceu-se o posto telegraphico de S. Pedro para proseguimento dos trabalhos da ponte de S. Pedro.

A 15 de julho reabriu-se o posto telegraphico do kilometro 508 do ramal de Ouro Preto, sómente para facilitar as manobras de trens naquelle ramal.

A 5 de outubro começou nas estações Eugenio de Mello, Guararema e Itaquera e nos postos telegraphicos Limoeiro e Bom Jesus o serviço de despacho de mercadorias, bagagens, encommendas, etc., para qualquer estação e bem assim a venda de bilhetes.

A 1 de novembro foi aberto ao publico o Escriptorio Urbano á rua do Carmo na cidade de S. Paulo, considerado estação de 2ª classe.

A 3 do mesmo mez foi rebaixada á 5ª classe a estação Todos os Santos e elevada á 4ª classe a estação Scheid.

A 12 do mesmo mez foi elevada á 4ª classe a estação Silva Xavier e rebaixada á 5ª classe a estação Rio das Velhas.

4° — Mercadorias

O transporte de mercadorias foi feito com regularidade, sem que houvesse queixa alguma com relação á demora na expedição das cargas.

Como consta dos quadros respectivos, o numero de toneladas de mercadorias transportadas augmentou em relação ao ultimo anno, decrescendo, entretanto, o numero de reclamações apresentadas por extravios, falta no peso e avarias, e destas circumstancias bem se infere da regularidade do serviço.

Entretanto, cabe renovar o que tem sido dito em annos anteriores respectivamente ao material indispensavel á manutenção da presteza e regularidade do serviço de transportes.

Os vagões que a estrada possue não bastam para attender razoavelmente ás necessidades do serviço, razão pela qual não tem esse material a folga necessaria á sua maior duração e conveniente conservação.

A acquisição de maior numero de vagões torna-se agora urgente á vista da perspectiva de abundancia de café na safra de 1901, afim de que se possa acudir ao transporte desse principal elemento da renda da Estrada de modo conveniente, sem occasionar prejuizos, quer por motivo de demora, quer por avarias produzidas á mercadoria por falta de conservação dos vagões de seu transporte.

5° — Reclamações

Movimento das reclamações por perdas, extravios e avarias durante o anno de 1930:

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADES		IMPORTANCIAS	
Apresentadas :				
Perdas e extravios		260		17:038$634
Avarias		8		1:707$764
		268		18:746$398
Passaram do anno anterior :				
Perdas e extravios		231		44:983$984
Avarias		13		3:562$700
		244		48:546$684
Liquidadas				
Perdas e extravios :				
Com indemnisação integral		77		4:643$413
Com indemnisação reduzida		10		607$060
De accordo com o art. 90		64		5:843$010
Pelas Companhias		53		6:121$640
Indeferidas		27		5:734$804
Archivadas		16		1:369$730
Differença das reducções				578$060
		247		24:897$717
Ficam em processo		244		37:124$901
		491		62:022$618
Liquidadas				
Avarias :				
Com indemnisação integral		2		90$000
Com indemnisação reduzida		1		125$625
Pelas Companhias		1		140$000
Indeferidas		1		35$000
		5		390$625
Differença das reducções				41$875
		5		432$500
Ficam em processo		16		4:837$964
		21		5:270$464
Resumo				
Existiam	244		48:546$684	
Entraram	268		18:746$398	
Liquidaram-se		252		25:330$217
Ficam em processo		260		41:962$865
	512	512	67:293$082	67:293$082

No total de 268 reclamações por perdas, extravios e avarias, se comprehendem as apresentadas sem fundamento attendivel e as que são relativas a despachos procedentes das diversas estradas em trafego mutuo.

A comparação abaixo demonstra como tem melhorado consecutivamente o serviço de transportes, reduzindo as reclamações :

ANNOS	NUMERO DAS RECLAMAÇÕES	IMPORTANCIA DAS RECLAMAÇÕES
1896	1.491	385:558$921
1897	1.387	339:985$888
1898	644	104:354$368
1899	316	47:574$554
1900	268	18:746$764

6° — Fiscalisação das passagens de viajantes nos trens

O serviço de arrecadação dos bilhetes de passageiros fez-se durante o anno de modo a demonstrar como foi exercida satisfactoriamente a fiscalisação dessa verba da receita, pela seguinte comparação :

	1900	1899
Passageiros viajando nos trens do interior apresentados nas estações para pagar passagem	70.355	21.403
Importancia de coupons extrahidos nos trens de suburbios, para cobrança de passagem de viajantes encontrados sem bilhetes:		
Na Capital Federal (1)	40:485$450	36:695$400
Em S. Paulo	12:040$600	7:758$700

7° — Accidentes

O numero de accidentes occorridos durante o anno foi de 578, assim classificados:

Choques.	39
Descarrilamentos.	167
Diversos.	372

(1) No anno de 1900 o preço das passagens nos suburbios da Capital Federal foi reduzido de 400 para 300 réis na 1ª classe e de 300 para 200 réis na 2ª classe.

Por alguns destes accidentes foram victimadas 178 pessoas, entre feridos e mortos, como se evidencia do seguinte quadro :

VICTIMAS	FERIDOS	MORTOS	TOTAL
Viajantes	19	1	20
Empregados da Estrada	55	10	65
Extranhos	62	31	93
Somma	136	42	178

Nesta estatistica preponderou, como de costume, a imprudencia das proprias victimas.

Os accidentes com avarias no material rodante, no maior numero de casos, deram-se dentro do pateo das estações e sobre os cruzamentos, devido ordinariamente á marcha violenta dos trens em sua entrada ou das locomotivas em manobras. As avarias, porém, com poucas excepções, não foram de grande importancia.

Nos accidentes diversos estão incluidos, além de outros determinados por causas differentes, os que produziram ferimentos e mortes, contribuindo para augmentar o numero destes accidentes os repetidos desarranjos nas locomotivas ao comboiarem os trens, do que resultou, por muitas vezes, paradas e atrazos desses trens e a substituição das mesmas locomotivas.

A estatistica do material avariado em consequencia dos choques e descarrilamentos foi a seguinte :

Locomotivas	20
Vehiculos	80

O quadro annexo B 2 especifica a natureza, data e consequencia dos accidentes.

8º—Telegrapho e illuminação

Conservação das linhas e apparelhos

Com o prolongamento da linha n. 4 attinge a rede telegraphica da Estrada a 5.006 kilometros de linha de ferro zincado de 0,004 em boas condições de trafego, excepção feita ainda de alguns trechos entre Sapopemba e Belém, Entre Rios e Juiz de Fóra que continuam a ser substituidos.

O traçado das linhas vae sendo em geral melhorado, continuando-se no proposito de trazer os postes para junto das cercas do lado de dentro, evitando-se assim os

grandes lances de linhas fóra das vistas dos trens, o que facilita extraordinariamente a conservação.

Tem-se procedido com todo o cuidado ao reesticamento das linhas e a reducção da distancia entre os postes empregando-se a formula $t = \frac{pd^2}{8f}$, adoptando-se o vão medio de 70 metros, suppondo ser de 1 metro a flexa da catenaria e de 100 grammas o peso de 1 metro de fio de ferro zincado de 0,004.

O numero de apparelhos substituidos no correr deste anno foi, em relação ao anno anterior, pequeno, pois limitou-se a 52 quando a respectiva totalidade attinge a 271 apparelhos.

Os apparelhos usados são todos do typo Morse, de uma e de duas linhas, modificados os que servem na linha omnibus e todos estão munidos de para-raios.

Continuam em uso as pilhas Leclanché e Enzmann, estando em uso entre umas e outras 5.662 pilhas. Prosegue-se na respectiva reducção numerica, já terminada no 2º districto, tendo-se em vista a formula $\frac{R+r}{73} = x$, sendo R a resistencia da linha e r a do apparelho.

Os postes usados continuam a ser dos 3 typos : ferro fundido Siemens, de differentes numeros ; columna occa de ferro zincado e finalmente os trilhos usados, e servem : os de ferro fundido ao trecho de Barbacena á Silva Xavier, ramaes de Ouro Preto e Macacos ; os de columna occa ao ramal de Porto Novo onde são substituidos, á medida que cahem, e finalmente os de trilhos usados nos demais trechos da Estrada ; quasi todos providos de para-raios.

Telephonia

Nenhuma alteração houve no serviço telephonico, que funccionou durante o anno regularmente. Existem em serviço 110 apparelhos de diversos typos.

Falam com a Central, por meio de commutação, todas as estações até Realengo, inclusive ; as linhas dos chefes de serviço ; os escriptorios e mais dependencias da estrada ; por intermedio da Repartição Geral dos Telegraphos, fala-se com todas as secretarias de Estado, Corpo de Bombeiros, de Policia, etc.

Além dessas linhas possue a Estrada diversas outras de serviço directo e interno.

As linhas particulares continuam com a conservação a cargo dos respectivos concessionarios ; dessas, muitas existiam sem origem legalisada, de simples concessão verbal ; foi sanada essa irregularidade assignando os concessionarios o necessario termo na secretaria.

Os isoladores em uso são os de Capanema n. 3.

Officina telegraphica e electrica

Correu regularmente o serviço desta officina.

Foram executados durante o anno, além dos serviços proprios da Estrada, o concerto de diversos apparelhos da Estrada de Ferro do Rio d'Ouro.

No dia 31 de dezembro achavam-se nesta officina para receberem concerto apenas 9 apparelhos telephonicos, 5 lampadas de arco, 4 manipuladores de sinetas, 3 relogios para as mesmas, um para-raios, uma mesa telephonica de 50 linhas, um commutador, um magnetico e 3 apparelhos Block System.

Luz electrica

Funccionaram com a maior regularidade as usinas da luz electrica, as quaes foram durante o anno melhoradas, excepção feita da que serve á estação Central, que apenas recebeu um segundo gerador de vapor para alternar com o primeiro.

Esta usina continúa em estado de antiguidade; carece de completa transformação.

Os dynamos, além de muito velhos e cançados, estão repletos de concertos, mal feitos alguns, e apressadamente todos, pelas exigencias do serviço; as respectivas cargas attingem já ao maximo, o que impede de extender a illuminação como ainda se faz preciso.

Além disso, pela falta de homogeneidade e insignificante rendimento electrico, compativel aliás com a éra do fabrico, torna-se a despeza excessiva em relação á pro. ducção.

A estação Central não póde prescindir da illuminação electrica, como esta não póde deixar de ser radicalmente substituida; urge pois uma nova installação.

Sinetas de alarme

Funccionaram perfeitamente estas sinetas.

Durante o anno foram pintadas, reparadas e substituidas as que reclamaram esses serviços.

Transmissão de telegrammas

A transmissão de telegrammas para as diversas Estradas ou Companhias que com a Central mantem trafego mutuo, foi feita com regularidade.

Foram transmittidos durante o anno 483.491 telegrammas com 7.464.699 palavras.

A renda que produziu este serviço foi de 1.172:246$694, assim discriminada :

Em serviço da Estrada.	1.032:866$485
» » do Governo	25:164$947
» » de particulares	114:225$262

Comparados estes algarismos com os do anno anterior, verifica-se que a renda do serviço particular decresceu de 37:620$572 e que a ficticia augmentou de 152:134$474, sendo o decrescimento daquella renda proveniente da abertura de novas estações da Repartição Geral dos Telegraphos nos pontos até aqui servidos sómente pela Estrada, que em virtude das condições regulamentares e instrucções para o serviço das estações, sómente por tolerancia acceita telegrammas de particulares.

As reclamações apresentadas á administração foram 11, sendo julgadas procedentes 6 apenas.

Block System

A 29 de dezembro foram restabelecidos os pedaes que haviam sido retirados destes apparelhos por occasião da inauguração da 3ª linha.

Desta medida resulta além da segurança da circulação dos trens, que assim é completa, consideravel economia com a suppressão do telegrapho em diversas estações.

O modo por que teem funccionado estes apparelhos depois de tão prolongada parada mostra o vigilante cuidado com que é acompanhado esse serviço.

Existem em serviço 16 desses apparelhos.

Gaz Pintsch

Tem funccionado com toda a regularidade a Usina de Gaz Pintsch.

A producção do gaz durante o anno foi de 87.686 metros cubicos, e o consumo de oleo foi de 232.462 litros.

O preço médio do metro cubico do gaz que era de 2$224, quando este serviço esteve a cargo da Locomoção, desceu a 1$653, não obstante ter peiorado a taxa cambial.

A despeza total com este serviço foi de 135:066$322, menos 2:810$221 do que a do anno anterior, tendo, entretanto, augmentado a producção do gaz.

A usina carece de mais um forno para que possa produzir gaz com maior economia e melhor attender ás exigencias do serviço.

Concluiu-se a installação da usina de gaz acetico, começada no anno anterior, para, a titulo de experiencia, misturar o dito gaz com o de gorduras, e já foram carregados dois transportes com cerca de 15 athmospheras para experiencias.

A luz produzida é excellente; medida pelo photometro de Rumford a intensidade da chamma, verificou-se que é superior de 1,8 á do gaz de gorduras simples.

Nessa conformidade, sendo a producção da usina de sete mil metros cubicos, para a mistura a fazer, tornar-se-ha necessario que a mesma produza 3.888 metros cubicos de gaz de gorduras, afim de mistural-o com o acetico na proporção estabelecida de 25 °/o ou sejam 2.916 metros cubicos de gaz de gorduras e 972 ditos de gaz acetico. A despeza será:

Para produzir o primeiro, 8208 L. de oleo á 190$030 a T.	1:525$560
» » » segundo, 3471 K, de car.c° á 583$913 a T.	2:026$762
	3:552$322
» » » gaz simples se despenderia.	3:748$911
ou menos	196$589

Haverá, pois, melhor luz e menor despeza.

Si considerarmos ainda, que a despeza horaria do combustor é muito menor, deve-se esperar muito maior economia.

A titulo tambem de experiencia funccionou o carro n. 126 B com illuminação electrica, fornecida pela casa White & C. que se propoem o estabelecimento do systema Stone, de que são representantes.

Comparados os dois systemas, póde-se desde já emittir juizo opinando-se pela preferencia do gaz de mistura.

Effectivamente a luz é mais agradavel á vista e o seu preço muito mais vantajoso; pois, como já se viu, vem baratear a illuminação actual á de gorduras simples.

A despeza de installação limita-se á da usina já estabelecida e não attinge a 9:000$000.

A illuminação electrica nos carros custará £ 156 para cada carro.

Em poucos dias de experiencia tem-se quebrado diversas lampadas, fez-se preciso substituir fuziveis, etc.; até que finalmente partindo-se a correia, foi necessario retirar o carro da composição.

Na Allemanha onde a electricidade tem desenvolvimento assombroso, onde não ha os obstaculos que aqui a todo o momento apparecem, a illuminação dos carros pelo gaz de gorduras progride extraordinariamente.

Assim em 1888 era de quasi 26.000 o numero de carros illuminados a gaz, e actualmente ahi se contam para mais de 37.000; na Inglaterra 18.000 e nos Estados Unidos 16.000, etc.

Isto prova que a illuminação pelo gaz progride sempre, o que importa dizer que ainda não está bastante facil o emprego da luz electrica no trafego dos trens; si assim é na Allemanha, melhor certamente não será entre nós.

Illuminação a gaz carbono, acetico e petroleo

Correu satisfactoriamente este serviço, funccionando todos os combustores com luz incandescente Auer.

A despeza com a illuminação nas estações Central, Maritima, S. Diogo e suburbios foi de 108:969$361 ou menos 20:518$508 do que a do anno anterior.

E' observada a maior fiscalisação nos apparelhos de modo a evitar os escapamentos e bem assim no cumprimento das instrucções expedidas para este serviço.

Em Norte e Taubaté egualmente bem funccionaram os diversos apparelhos, importando a respectiva despeza em 17:320$445 e 3:858$940, contra 19:760$095 e 3:128$300, importancia das mesmas despezas no anno anterior.

A illuminação pelo gaz acetico estendeu-se a 10 estações mais: Palmeiras, Mendes, Parahyba, Palmira, Barbacena, Sitio, Lafayette, Barra Mansa, Guaratinguetá e Pindamonhangaba, sendo inaugurada em todas estas, de 21 de maio a 17 de junho, a respectiva illuminação, nada deixando absolutamente a desejar o funccionamento dos apparelhos.

Tratando-se de uma illuminação nova foi preciso pagar tributo á aprendizagem; e assim o consumo de carbureto de calcio attingiu ao excesso. Normalisado este systema de illuminação, é de esperar grande economia.

Para chegar a esse resultado organizou-se uma tabella de tempos de combustão para cada estação, em funcção de combustores de determinada despeza horaria, e da producção média de 280 litros de gaz por kilo de carbureto de calcio.

Ficou adoptado o combustor Manchester ns. 1 e 2 de 5 e 10 litros-hora, conforme seja no interior ou fóra das estações. O consumo de carbureto em um trimestre não deverá ultrapassar o limite de 4.000 kilos ou pouco mais de 9:000$000, calculando o carbureto pelo preço actual. O mesmo serviço custeado com petroleo importaria em 9:764$, mais ou menos.

Cumpre, porém, não esquecer que as estações illuminadas a petroleo, permanecem quasi sempre ás escuras, apezar da despeza aliás bem alta do seu custeio,

ao passo que as estações illuminadas a gaz acetico ostentam absoluto contraste. O asseio desta illuminação contrasta egualmente, e até a hygiene, nestas estações, como funcção é melhor.

Convém que prosiga a installação destes apparelhos em outras estações, de modo a substituir em poucos exercicios por completo a illuminação pelo petroleo, tanto mais que á proporção que este augmenta de preço, tende o carbureto de calcio a baixar, não pela grande producção existente no estrangeiro, como por já ser objecto de exploração nacional.

A' proposito da illuminação pelo gaz acetico, lê-se no *Diario Official* de 18 de janeiro ultimo:

« Segundo um relatorio do consul britannico de Stuttgard, analysado pela *Nature* « (29 de novembro de 1900), a illuminação pelo acetyleno tem tomado uma extensão « extraordinaria na Allemanha; contam-se no minimo 200.000 bicos em serviço « nesse paiz, e diz o consul ser possivel de prever o resultado da concurrencia com as « outras substancias productoras de luz. Conforme elle diz, o petroleo será o mais « prejudicado nessa concurrencia; o gaz será eliminado em uma larga escala, sobre- « tudo para illuminação das pequenas cidades; mas que a electricidade parece não « dever receiar a luta.

« Além da producção nacional de carbúro, importantes capitaes allemães são « interessados no estrangeiro, principalmente na Noruega e Suissa, nas usinas para a « fabricação deste producto.

« O grande numero de privilegios conseguidos para utilisação do acetylene prova, « além de tudo, o interesse ligado alli a esse novo systema de illuminação.

« Durante o anno corrente (1900), o consumo de carbúro de calcio na Allemanha « foi estimado em 17.000 toneladas, dando um poder illuminante correspondente ao « que teriam fornecido 31 milhões de litros de petroleo. A illuminação pelo acetylene « é usada em 32 pequenas cidades, de uma população superior a 5.000 almas, e este « producto é tambem empregado para a illuminação dos trens da rede do Estado. « A importancia economica desses factos resalta desde que se considera que a Alle- « manha paga cerca de 125 milhões de francos por anno aos Estados Unidos para se « prover de petroleo, em quanto que o acetylene é um producto nacional e que « encontra mesmo na Allemanha tudo quanto é necessario á essa industria. »

9° — Pessoal

O pessoal da 2ª divisão que constava de 3.591 empregados em 31 de dezembro de 1899, ficou reduzido a 3.558 em egual data de 1900.

A seguinte demonstração patenteia numericamente o que se tem conseguido durante os seis ultimos annos na reducção do pessoal da 2ª divisão :

ANNOS	KILOMETROS EM TRAFEGO	PESSOAL EXISTENTE	EFFECTIVO KILOMETRICO
1895	1.180	5.209	4,4
1896.	1.203	5.064	4,2
1897.	1.222	4.885	3,9
1898.	1.222	3.799	3,1
1899.	1.259	3.591	2,8
1900.	1.259	3.558	2,8

O pessoal existente em 1900 no serviço do trafego propriamente dito, telegrapho e illuminação e movimento dos trens, era 31,6 °/o menos do que o que estava em serviço em 1895.

10° — Despeza

A despeza foi de 8.550:592$974, sendo :

Em relação á bitola de 1m,60 :

Pessoal	6.279:748$275
Material	1.102:670$661
Somma	7.382:418$936

Em relação á bitola de 1m,00 :

Pessoal	1.003:180$082
Material	164:993$956
Somma	1.168:174$038

A despeza média diaria foi de 23:426$282 :

A comparação das despezas entre 1899 e 1900 demonstra o seguinte :

No anno de 1899	8.388:335$196
» » 1900	8.550:592$974
Differença para mais em 1900.	162:257$778

A differença para mais em 1900 é proveniente da installação do escriptorio urbano de S. Paulo e da illuminação pelo gaz acetico em diversas estações, juncção do ramal de Bello Horizonte, impressão de novas tarifas e outras despezas necessarias ao desenvolvimento sempre crescente de diversos serviços do trafego.

Do confronto das diversas verbas com as do anno anterior, nota-se que em 1900 tiveram augmento :

Em pessoal :

Escriptorio.	12:076$725	
Estações.	184:037$851	
Inspectoria do Telegrapho e illuminação	30:548$467	226:663$043

Em material :

Estações	130:737$709	
Inspectoria do Telegrapho e illuminação	53:943$345	184:681$054
Somma		411:344$097

Tiveram diminuição :

Em pessoal :

Movimento.	98:048$241		
Telegrapho	66:101$289	164:149$530	

Em material :

Escriptorio	17:052$306		
Movimento	36:760$248		
Telegrapho	31:124$235	84:936$789	249:086$319
Differença para mais em 1900			162:257$778

Pela discriminação feita, nota-se que as despezas com o pessoal do escriptorio, pessoal e material das estações e da Inspectoria do Telegrapho e illuminação, são as unicas que apresentam differença para mais ; que a despeza do pessoal augmentou 62:513$513 e a do material de 99:744$265 ; finalmente, si compararmos o total de cada verba, excepção feita do Escriptorio, Movimento e Telegrapho, augmentou nas demais, mostrando as seguintes differenças :

Estações	314:775$560	
Inspectoria do Telegrapho e illuminação	84:491$812	399:267$372
Escriptorio.	4:975$581	
Movimento.	134:808$489	
Telegrapho.	97:225$524	237:009$594
Differença para mais em 1900		162:257$778

Para maior clareza seguem os quadros comparativos dos dois ultimos annos.

Quadro comparativo da despeza com o escriptorio :

	1900	1899
Pessoal	290:874$326	282:797$601
Material	26:246$612	43:298$918
Somma	321:120$938	326:096$519

Quadro comparativo da despeza com o movimento :

	1900	1899
Pessoal	1.652:132$892	1.750:172$133
Material	128:155$059	164:915$307
Somma	1.780:278$951	1.915:087$440

Quadro comparativo da despeza com as estações :

	1900	1899
Pessoal	4.239:713$436	4.055:675$585
Material	970:173$287	839:435$578
Somma	5.209:886$723	4.895:111$163

Quadro comparativo da despeza com o telegrapho :

	1900	1899
Pessoal	948:976$981	1.015:078$270
Material	40:129$254	71:253$489
Somma	989:106$235	1.086:331$759

Quadro comparativo da despeza com a Inspectoria do telegrapho e illuminação :

	1900	1899
Pessoal.	147:239$722	116:691$255
Material	102:960$405	49:017$060
Somma.	250:200$127	165:708$315

III

CONTABILIDADE

1.º — Custo da Estrada

Bitola de 1m,60:

Linha Central.	1ª secção	13.351:156$460	
	2ª »	15.102:366$723	
	3ª »	5.246:795$005	
	4ª »	12.201:329$209	
	5ª »	21.868:289$955	
Ramal . . .	de Santa Cruz.	1.306:807$922	
	da Gambôa.	338:294$968	
	de Macacos.	77:250$765	
	» S. Paulo	13.374:425$531	
	» Porto Novo do Cunha . .	5.468:277$876	
	» Paty do Alferes (estudos).	11:678$770	
Estações		14.802:319$570	103.148:992$745

Bitola de 1m,00:

Linha Central (6ª secção)	15.226:848$751	
Ramal de S. Paulo (Taubaté a Norte) . . .	13.491:919$739	
» » Bello Horizonte.	2.744:450$083	
» » Ouro Preto	4.341:979$350	
Estações	1.200:922$681	37.006:120$604
		140.155:113$349

Além da importancia acima existem mais as seguintes verbas que constituem conta de capital e fazem parte do activo do balanço e cujos titulos nos relatorios anteriores teem figurado no custo da Estrada.

Officinas do Engenho de Dentro	3.624:693$191	
» e Deposito de S. Diogo.	1.271:459$587	
Casas de Machinas da Barra do Pirahy, Entre Rios, Miguel Burnier, Lafayette e Palmyra	1.797:171$485	
Material rodante	33.173:046$324	
Machinas diversas, moveis, e utensilios, etc. .	988:456$920	
Proprios diversos	298:237$990	
Illuminação a gaz Pintsh	159:837$476	41.312:902$073
Material em ser		25.140:192$015
		66.453:094$988

A importancia de 103.148:992$745 dividida pela extensão média de 801k,751 (bitola de 1m,60), de estrada em trafego dá a quantia de 128:654$648 para o custo medio por kilometro.

Assim tambem, dividindo-se 37.006:120$604 pela extensão de 439k,829, dá para bitola de 1m,00 o custo medio kilometrico de 84:137$518.

2.° — Receita

A receita de 1900 foi de	29.823:653$696
Em 1899 foi de.	32.495:751$390
Differença para menos em 1900	2.672:097$694
Além da quantia de.	29.823:653$696
Foi mais arrecadada e considerada despeza a annullar a de	200:008$103
Que perfaz o total de	30.023:661$799

Os dados comparativos da receita dos dois annos são:

VERBAS	1900	1899	DFFERENÇAS EM 1900	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Renda . . . do trafego	29.397:481$536	32.033:763$725	. . . . .	2.636:282$189
Renda . . . do proprios	65:776$008	55:667$950	10:108$058	
Renda . . . eventual	211:632$119	250:082$890	. . . . .	38:450$771
Porcentagens diversas	134:675$836	152:384$825	. . . . .	17:708$989
Multas por infracção de contractos.	14:088$197	3:852$000	10:236$197	
Somma	29.823:653$696	32.495:751$390	20:344$255	2.692:444$949
Differença para menos em 1900	. . . . .	. . . . .	2.672:097$694	

Tendo sido a extensão média em trafego de 1.241k, 580, a renda bruta geral por kilometro no anno de 1900 foi de	24:020$081
que comparada á de 1899.	26:172$901
demonstra a diminuição por kilometro em 1900 de	2:152$820

O seguinte quadro mostra a receita geral, custeio, renda liquida, relação do custeio para a renda geral e receita e despeza por kilometro da extensão média da Estrada em trafego, desde o anno de 1858, em que foi inaugurada a Estrada:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	RECEITA GERAL	DESPEZA DO CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA GERAL	RECEITA (POR KILOMETRO DA EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO)	DESPEZA (POR KILOMETRO DA EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO)	DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA — PARA MAIS	DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA — PARA MENOS
	k									
1858.	50,835	. . . . .	302:278$000	(*) 205:589$636	96:689$262	68,01	5:946$331	4:044$253		
1859.	61,675	21,32	729:196$540	618:271$030	110:925$510	84,78	11:823$211	10:024$632	141,23	
1860.	61,675	. . . . .	931:297$768	620:819$360	310:478$408	66,66	15:100$085	10:066$167	27,71	
1861.	65,114	5,62	1.130:329$816	707:712$676	422:617$140	62,61	15:816$188	10:863$819	21,37	
1862.	70,002	7,45	1.093:167$751	827:287$997	265:879$754	75,67	15:616$235	11:818$062	. . . . .	3,28
1863.	79,466	13,52	1.065:824$895	865:963$950	199:857$945	81,24	13:412$300	10:897$288	. . . . .	2,50
1864.	99,397	25,08	1.279:343$607	980:127$772	299:215$925	76,61	12:871$040	9:860$737	2,02	
1865.	125,204	25,96	1.828:806$018	1.110:732$897	718:073$121	60,73	14:606$610	8:871$385	42,90	
1866.	138,219	10,41	1.870:305$468	858:971$812	1.011:333$656	45,92	13:531$464	6:214$571	5,36	
1867.	176,015	27,31	2.529:531$552	1.112:795$680	1.416:738$872	43,99	14:371$130	6:322$163	58,69	
1868.	202,598	15,10	2.819:831$178	1.255:514$191	1.564:316$987	44,52	13:918$356	6:197$071	11,47	
1869.	212,366	4,79	4.348:184$222	1.956:192$341	2.391:991$881	44,98	20:474$054	9:211$419	54,20	
1870.	221,762	4,45	4.466:567$902	1.919:477$369	2.547:090$533	42,97	20:141$268	8:655$573	2,64	
1871.	275,118	24,06	5.456:069$931	2.462:543$299	2.993:526$632	45,13	19:831$744	8:950$862	22,15	
1872.	319,563	16,15	5.763:499$782	3.272:991$719	2.493:508$063	56,75	18:044$054	10:242$085	5,68	
1873.	363,400	13,72	6.411:066$907	3.512:024$477	2.899:042$430	55,24	17:641$001	9.716$902	11,17	
1874.	391,423	7,70	7.636:418$230	3.456:897$151	4.179:521$079	45,26	19:509$375	8.831$514	19,11	
1875.	445,537	13,82	8.181:258$217	3.989:762$332	4.194:495$885	48,74	18:369$437	8:954$151	7,17	
1876.	501,525	12,56	8.025:448$259	4.392:032$140	3.633:416$859	54,72	16:002$090	8:757$354	. . . . .	1,94
1877.	516,197	2,92	9.314:547$652	5.408:783$276	3.905:764$376	58,06	17:053$458	9:902$623	16,06	
1878.	583,360	13,00	10.022:525$421	5.560:206$085	4.462:319$336	55,47	17:180$586	9:531$316	7,60	
1879.	621,752	6,58	11.163:525$867	4.765:201$802	6.397:324$065	42,71	17:955$729	7:665$760	11,38	
1880.	633,725	1,92	11.306:892$908	5.372:412$081	5.934:480$827	47,51	17:841$954	8:477$513	1,28	
1881.	648,332	2,31	13.115:157$422	5.684:710$166	7.430:447$256	43,35	20:229$076	8:768$208	15,96	
1882.	682,371	5,28	12.473:582$269	6.567:290$519	5.911:291$750	52,62	18:281$735	9:621$403	. . . . .	4,85
1883.	682,571	. . . . .	11.617:289$866	6.560:360$809	5.056:929$057	56,47	17:019$899	9:611$250	. . . . .	6,90
1884.	724,908	6,20	11.566:431$325	6.591:356$140	4.975:081$185	56,98	15:955$723	9:092$671	. . . . .	0,43
1885.	724,908	. . . . .	12.276:824$241	6.342:990$810	5.933:833$131	51,66	16:935$699	8:750$063	6,14	
1886.	735,570	1,47	11.568:776$995	6.479:838$584	5.088:938$422	56,01	15:727$635	8:809$275	. . . .	5,64
1887.	765,707	4,10	10.316:949$938	6.599:328$573	3.717:621$365	63,96	13:473$756	8:618$604	. . . . .	10,82
1888.	807,194	5,41	12.593:377$210	6.880:810$243	5.712:566$967	54,63	15:601$425	8:524$357	22,00	
1889.	828,467	2,56	11.970:848$135	7.708:201$968	4.262:646$167	64,39	14:419$396	9:304$175	. . . . .	4,95
1890.	855,363	3,12	12.181:032$019	9.181:083$476	2.996:948$543	75,39	14:240$774	10:737$059	1,75	
1891.	1.053,820	23,20	16.414:127$295,7	12.237:880$472	4.206:246$813,7	74,42	15:601$303	11:612$875	34,99	
1892.	1.129.001	6,28	20.400:156$461	17.123:525$251	2.976:631$210	85,19	17:857$263	15:288$848	22,22	
1893.	1.133,290	1,18	21.539:304$606	21.012:414$996	526:889$610	97,85	21:653$155	21:188$235	22,08	
1894.	1.155,633	1,97	25.965:845$646,6	25.392:065$732	573.748$914,6	97,79	22:468$911	21:980$651	5,81	
1895.	1.179,774	2,08	28 096:111$792,8	29.124:653$800	(**)1.028:541$807,2	103,66	23:814$825	24:685$790	8,20	
1896.	1.203,380	2,00	32.716:781$989,6	32.677:027$807	39:754$182,6	99,87	27:187$497	27:154$371	16,44	
1897.	1.222,396	1,55	30.378:734$187	31.750:247$344	(**)1.371:513$157	104,51	24:851$794	25:973$782	. . . . .	7,14
1898.	1.222,475	0,01	31.406:658$510	31.013:580$094	2.053:078$516	91,01	27:899$677	25:394$048	12,27	
1899.	1 241,580	1,56	32.495:951$390	28.050:482$493	4.445:468$397	86,30	26:173$062	22:592$569	. . . . .	4,72
1900.	1.241,580	1,53	29.823:653$696	27.253:719$168	2.569:134$528	91,38	24:020$726	21:950$836	. . . . .	8,22

(*) Comprehendendo 28:417$930 de despezas de inauguração.

(**) *Deficit*.

A receita geral foi rectificada do seguinte modo: Da renda eventual foram excluidas as seguintes parcellas susceptiveis de annullações: Indemnisações; vendas em leilão de varreduras de café e de objectos abandonados; Multas de empregados, de 1891 em deante, que passaram a pertencer á Associação Geral de Auxilios Mutuos. Eliminaram-se os fretes pertencentes ás Estradas Paulistas indevidamente incluidos: em 1893, 539:757$972, e em 1894, 160:682$067.

Foram incluidas as seguintes verbas de renda: Percentagens na cobrança do imposto dos Estados de S. Paulo e de Minas Geraes, e na venda de carvão Cardiff, etc. E as seguintes parcellas de renda, dos seguintes annos, arrecadada em janeiro seguinte: em 1895, 59:766$365, e em 1896, 43:946$079.

O seguinte quadro mostra o movimento geral da receita nos dois ultimos annos:

VERBAS	1900		1899		DIFFERENÇAS PARCIAES NOS PRODUCTOS EM 1900	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	PARA MAIS	PARA MENOS
Receita do trafego						
Passagens	14.236.266	8.170:421$895	12.304.386	8.975:038$360	. . . .	804:613$465
Bagagens	9.985.691	539:038$765	10.702.744	694:898$735	. . . .	155:859$970
Encommendas	39.389.847	1.716:602$160	38.755.690	2.004:248$183	. . . .	287:556$023
Animaes	246.621	828:531$376	218.582	674:949$090	153:582$286	
Vehiculos	388	9:275$020	319	6:476$800	2:798$220	
Mercadorias — Café	104.893.517	4.667:214$137	104.948.423	5.536:710$330	. . . .	869:495$893
Mercadorias — Diversas	726.085.143	13.005:778$972	633.761.383	13.636:985$141	. . . .	631:206$169
Rendas diversas	. . . .	237:375$666	. . . .	258:850$231	. . . .	21:474$565
Armazenagens	. . . .	60:758$385	. . . .	78:537$320	. . . .	17:778$935
Telegrapho	. . . .	155:305$980	. . . .	161:247$670	. . . .	5:941$690
Multas	. . . .	7:085$880	. . . .	5:821$865	1:264$015	
Somma	. . . .	29.397:481$536	. . . .	32.033:763$725	157:644$521	2.793:926$710
Rendas arrecadadas pela Thesouraria						
Porcentagens diversas	. . . .	134:675$836	. . . .	152:384$825	. . . .	17:708$989
Renda eventual	. . . .	211:632$119	. . . .	250:082$890	. . . .	38:450$771
» de proprios	. . . .	65:776$008	. . . .	55:667$950	10:108$058	
Multas por infracção de contractos	. . . .	14:088$197	. . . .	3:852$000	10:236$776	
Total	. . . .	29.823:653$696	. . . .	32.495:751$390	177:988$776	2.850:086$470
Differença para menos em 1900					2.672:097$694	

Arrecadou mais a Estrada, durante o anno, a quantia de 6.499:789$912 pertencente ás Companhias em trafego mutuo, á taxa sobre transportes de viajantes e aos impostos dos Estados de S. Paulo e Minas Geraes.

As parcellas das differentes verbas de receita, comparadas com o total dão as seguintes percentagens:

	1900	1899
Viajantes	27,79	28,01
Bagagens e encommendas	7,67	8,42
Animaes	2,83	2,10
Vehiculos	0,04	0,02
Mercadorias	60,12	59,85
Telegrapho	0,53	0,52
Armazenagens	0,20	0,22
Rendas diversas	0,82	0,86
	100,00	100,00

O movimento e a receita de passageiros discriminados pelos trens dos suburbios e do interior foram:

VERBAS		1900			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DE PASSAGEIROS	RECEITA POR CLASSE	TOTAL DA RECEITA
Passageiros dos suburbios	1ª classe	3.677.563		1.142:431$695	
	2ª »	8.803.263	12.480.826	1.558:338$985	2.700:770$680
» do interior	1ª »	384.547		2.870:835$495	
	2ª »	1.370.893,5	1.755.440,5	2.593:818$720	5.469:654$215
Somma		.....	11.236.236,5	.....	8.170:424$895

VERBAS		1899			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DE PASSAGEIROS	RECEITA POR CLASSE	TOTAL DA RECEITA
Passageiros dos suburbios	1ª classe	2.779.378		1.044:563$200	
	2ª »	7.906.575	10.685.953	1.663:561$860	2.708:125$060
» do interior	1ª »	381.833,5		3.211:299$020	
	2ª »	1.236.599,5	1.618.433	3.055:614$280	6.266:913$300
Somma		.....	12.304.386	.....	8.975:038$360

VERBAS		DIFFERENÇAS EM 1900	
		NUMERO DE PASSAGEIROS	RECEITA
Passageiros dos suburbios	1ª classe	+ 898.185	+ 97:868$495
	2ª »	+ 896.688	— 105:222$875
» do interior	1ª »	+ 2.713,5	— 340:463$525
	2ª »	+ 134.294	— 456:795$560

O quadro seguinte facilita a comparação da quantidade e do producto de bagagens, encommendas e mercadorias em 1900 e 1899:

DESIGNAÇÃO	1900		1899	
	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
Bagagens e encommendas pelos trens dos suburbios.	21.223.426	375:102$102	18.375.306	319:622$690
Bagagens pelos trens do interior	1.443.297	367:473$535	2.571.677	521:528$775
Encommendas pelos trens do interior	23.708.815	1.513:155$288	28.511.451	1.857:995$453
Total das bagagens e encommendas.	49.375.538	2.255:730$925	49.458.434	2.699:146$918
Mercadorias da Capital para o interior	299.412.630	7.778:881$340	283.087.829	8.025:585$223
Mercadorias do interior para a Capital e demais estações. Café	104.893.517	4.667:214$437	104.948.423	5.533:710$330
Mercadorias do interior para a Capital e demais estações. Diversos	426.642.513	5.226:897$623	350.673.554	5.611:399$918
Total das mercadorias	830.978.660	17.672:993$400	738.709.806	19.173:695$471

No ultimo decennio o numero de passageiros transportados foi:

ANNOS	SERVIÇO DOS SUBURBIOS			SERVIÇO DO INTERIOR			TOTAES GERAES
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	
1891	2.715.671	5.194.023	7.909.694	513.552,5	670.823	1.484.375,5	9.394.069,5
1892	3.131.044	5.478.418	8.609.462	657.324,5	1.555.963	2.213.287,5	10.822.749,5
1893	3.462.028	6.016.862	9.478.890	634.935	1.382.751,5	2.017.686,5	11.496.576,5
1894	3.894.048	6.112.740,5	10.006.788,5	655.811	1.411.677,5	2.067.488,5	12.074.277
1895	3.975.758	7.234.178	11.209.936	642.506	1.539.932	2.182.438	13.392.374
1896	4.663.309	7.455.144	12.118.453	480.238	1.806.568	2.286.866	14.403.319
1897	4.363.057	8.139.868	12.503.925	542.812	1.706.457	2.249.269	14.755.194
1898	2.443.691	7.921.304	10.364.995	379.258	1.335.844	1.715.102	12.080.097
1899	2.779.378	7.906.575	10.685.953	381.833,5	1.236.599,5	1.618.433	12.304.386
1900	3.677.563	8.803.263	12.480.826	384.547	1.370.893,5	1.755.440,5	14.236.266,5

O movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios durante o mencionado periodo foi:

ANNOS	NUMERO	PRODUCTO
1891	7.909.694	1.067:877$370
1892	8.609.462	1.203:731$950
1893	9.478.890	1.422:662$210
1894	10.006.788,5	1.528:249$260
1895	11.209.936	1.727:784$905
1896	12.118.453	1.843:275$060
1897	12.505.925	2.233.032$070
1898	10.364.995	2.774:639$100
1899	10.685.953	2.708:125$060
1900	12.480.826	2.700:770$680

O seguinte quadro mostra a quantidade de bagagens e mercadorias transportadas no mesmo periodo:

ANNOS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		TOTAL DAS MERCADORIAS
		DA CAPITAL PARA O INTERIOR	DO INTERIOR PARA A CAPITAL E DIVERSAS ESTAÇÕES	
	k	k	k	k
1891	38.731.679	272.672.175	214.099.840	612.459.625
1892	59.139.819	234.037.985	339.787.450	591.784.716
1893	64.751.819	321.537.764	360.746.731	672.048.523
1894	72.086.192	356.493.067	347.510.759	745.969.596
1895	85.422.748	329.584.665	389.476.520	734.892.111
1896	73.123.653	379.056.952	405.307.446	839.690.851
1897	67.702.275	346.148.516	460.633.899	837.192.844
1898	48.366.385	280.893.157	396.493.336	677.386.493
1899	49.458.431	283.087.829	455.621.977	738.709.806
1900	49.375.538	299.442.630	531.536.030	830.978.660

Transportes por conta de diversos Ministerios, Estados, etc.

Na receita do Trafego correspondente ao exercicio considerado, está comprehendida a quantia de 1.082:135$900 proveniente de transportes concedidos a varias repartições por conta de diversos Ministerios, Estados, etc., a saber:

Passagens	540:763$800
Encommendas	120:576$300
Mercadorias	346:980$300
Animaes	357$500
Vehiculos	93$200
Telegrammas	9:761$400
Rendas diversas	63:603$400
	1.082:135$900

A discriminação dos referidos transportes, segundo os Ministerios, Estados, repartições, etc., é a seguinte:

Ministerios	da Industria, Viação e Obras Publicas	151:566$800
	» Guerra	237:927$800
	» Fazenda	269:111$000
	» Marinha	886$100
	das Relações Exteriores	8$800
	da Justiça e Negocios Interiores	79:233$700
Estados	do Rio de Janeiro	43:038$700
	de Minas Geraes	164:492$300
	» S. Paulo	88:963$400
Companhias	Estrada de Ferro Oeste de Minas	29:340$800
	» » » União Valenciana	2:449$700
	» » » Rio das Flôres	963$900
	» » » Juiz de Fóra e Piáo	5$800
	» » » Leopoldina	45$000
	Intendencia Municipal da Capital Federal	9:584$500
	Companhia Viação Ferrea Sapucahy	1:007$700
	Directoria Geral de Estatistica	4:504$900
		1.082:135$900

3.° — Despeza

A despeza de custeio foi:

Em 1900	27.253:719$168
» 1899	28.050:482$993
Sendo a differença para menos em 1900	796:763$825

A despeza do custeio distribuiu-se pelas diversas divisões da Estrada, do seguinte modo:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central.	395:855$027	30:927$284	426:782$311
Trafego	7.359:653$357	1.190:939$517	8.550:592$974
Contabilidade	496:448$346	40:681$922	537:130$268
Locomoção.	4.108:602$288	7.015:336$895	11.123:969$183
Via Permanente e Edificios	4.772:422$926	1.842:821$506	6.615:244$432
Total	17.132:981$944	10.120:737$224	27.253:719$168

A despeza do custeio foi em 1900 e 1899, conforme o seguinte quadro:

VERBAS	1900	1899	DIFFERENÇAS EM 1900	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Administração Central. { Directoria. . . . . / Secretaria.	254:215$402	283:628$211	. . . . .	29:382$809
Administração Central. { Intendencia	172:533$909	179:769$528	. . . . .	7:232$619
Trafego	8.550:592$974	8.388:335$196	162:257$778	
Contabilidade	537:130$268	534:413$880	2:716$388	
Locomoção	11.123:969$183	12.376:130$144	. . . . .	1.252:160$961
Via Permanente e Edificios	6.615:244$432	6.288:206$034	327:038$398	
Total.	27.253:719$168	28.050:482$993	492:012$564	1.288:776$389
Differença para menos em 1900	. . . . .	. . . . .	796:763$825	

VERBAS	1900	1899	1898
Pessoal	17.132:981$944	16.635:423$566	18.305:221$130
Material.	10.120:737$224	11.415:059$427	12.738:358$964
Somma.	27.253:199$168	28.050:482$993	31.043:580$094

Houve portanto uma diminuição de despeza com material entre 1900 e 1899 de 1.294:319$203 e no pessoal um augmento de 497:555$378.

A despeza total por kilometro de extensão média foi:

Em 1900	21:950$833
» 1899	22:592$569
Differença para menos em 1900	641$736

A distribuição da despeza kilometrica pelas differentes divisões, consta do seguinte quadro:

VERBAS DE DESPEZA	DESPEZA POR KILOMETRO	RELAÇÃO POR CENTO DO TOTAL
Administração Central.	204$775	0,94
Intendencia.	138$065	0,64
Trafego	6:886$864	31,37
Contabilidade	432$518	1,97
Locomoção.	8:959$526	40,81
Via Permanente e Edificios	5:328$085	24,27
Somma.	21:950$833	100,00

Tendo sido a renda bruta em 1900 de. . . .	29.822:853$696
e o custeio de	27.253:719$168
Verifica-se o saldo de.	2.569:134$528

A relação da despeza para a receita foi:

Em 1900	91,38 %
» 1899	86,32 %

A despeza com as obras novas e augmento de material rodante em 1900 foi a seguinte:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
LINHA E EDIFICIOS			
1a secção	273:208$787	331:442$723	604:741$510
2a »	133:682$087	47:238$783	180:920$870
3a »	22:322$375	4:552$345	26:874$720
4a »	5:263$567	5:192$951	10:456$518
5a »	46:289$550	30:031$240	76:320$790
6a »	14:505$400	39:666$774	54:172$174
Ramal da Gambôa	3:404$030	792$971	4:197$001
» de Santa Cruz	11:314$832	1:562$879	12:877$711
» » S. Paulo	23:886$225	19:646$207	43:532$432
» do Porto Novo	1:055$500	4:647$697	5:713$197
» de Bello Horisonte	1:236$500	214$583	1:450$083
» de Ouro Preto	930$500	1:109$722	2:040$222
Somma	537:196$353	486:100$875	1.023:297$228
LOCOMOÇÃO			
Material rodante	8:438$519	6.334:800$102	6.373:238$721
Officinas do Engenho de Dentro			
Depositos diversos	4:464$564	299:988$482	304:453$046
Somma	12:903$183	6.664:788$584	6.677:691$767
Total	550:099$536	7.150:889$459	7.700:988$995

A despeza geral do custeio incluindo obras novas e augmento de material rodante foi a seguinte:

VERBAS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central	395:865$027	30:927$284	426:782$311
Trafego	7.359:653$357	1.190:939$617	8.550:592$974
Contabilidade	496:448$316	40:681$922	537:130$268
Locomoção	4.121:505$471	13.680:155$479	17.801:660$950
Via Permanente e Edificios	5.309:619$279	2.328:922$381	7.638:541$660
Somma	17.683:081$450	17.271:626$683	34.954:708$163

Considerando na receita da Estrada a renda ficticia proveniente de transportes gratuitos em serviço proprio e no de diversos, cuja importancia é de 64:773$400, a

renda bruta elevar-se-ha a	29.887:627$096
e sendo o custeio de	27.253:719$168
será a renda liquida de	2.633:907$928

e a despeza corresponderá a 91,18 % da renda bruta.

4° — Receita e despeza effectivas

A receita effectiva no exercicio de 1900 foi de	29.961:573$256
e a despeza effectiva, por conta do credito ordinario, de	29.158:592$179
Dando o saldo neste exercicio de	802:981$077

A despeza é assim discriminada:

Pago pela Estrada	18.476:152$014
» pelo Thesouro Federal	10.682:440$165
Total	29.158:592$179

Comparando a renda effectiva do exercicio de 1899	32.839:212$243
com a do exercicio de 1900	29.961:573$256
Verifica-se a differença para menos em 1900 de	2.877:638$987

No exercicio de 1899 a despeza effectiva foi	33.287:322$675
e no exercicio de 1900	29.158:592$179
Sendo a differença para menos em 1900	4.128:730$496

Para o exercicio de 1902 foram orçadas as despezas provaveis com o custeio da Estrada e com o que será necessario para obras novas e augmento de material rodante (Conta de Capital) em 28.190:957$970 a saber:

Administração Central	457:488$700
Trafego	8.323:831$500
Contabilidade	528:110$000
Locomoção	10.397:378$270
Via Permanente e Edificios	7.484:149$500
Gratificações diversas, ajudas de custo, etc.	300:000$000
Eventuaes	700:000$000

5º — Renda ficticia

Os transportes effectuados gratuitamente durante o anno de 1900 importaram em 64:773$400.

Sendo:

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	8:590$000
Palacio da Presidencia da Republica	18:722$000
Santa Casa da Misericordia da Capital Federal	1:457$900
» » » » de Barbacena	5:320$000
Museu Nacional	17$800
Estado de S. Paulo	265$200
» » Minas Geraes	43$400
Serviço Postal	30:357$100
Total	64:773$400

6º — Reclamações

Foram apresentadas durante o anno 714 reclamações por differenças de fretes; das quaes:

Foram pagas	518	na importancia de	74:345$415
» indeferidas	32		1:514$875
Pertencentes ás Estradas extranhas	164		6:228$504
	714		

Das 164 pertencentes ás Estradas extranhas cabem:

A' Leopoldina	46	na importancia de	1:773$484
» Minas e Rio	3		47$100
» Oeste de Minas	73		3:577$630
» Sapucahy	4		41$620
» União Valenciana	11		23$700
» Rio das Flôres	5		10$720
» Muzambinho	5		45$140
» Interesses Loceas	2		149$880
» Juiz de Fóra e Piáu	1		13$200
» Minas e S. Paulo (imposto)	14		546$030
Total	164		6:228$504

As Companhias em trafego mutuo restituiram, por conta desta Estrada 87 reclamações, na importancia de . . . . 757$700

IV

LOCOMOÇÃO

1° — Material rodante

Locomotivas

O numero de locomotivas em 31 de dezembro de 1900 era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	NUMEROS — BITOLAS			TOTAES
	m 1,60	m 1,00 Lafayette	m 1,00 Norte	
Locomotivas inglezas 6 rodas	4	. . . . .	1	5
» » 4 »	. . . . .	. . . . .	3	3
» americanas 4 »	120	16	19	155
» » 6 »	24	14	8	43
» » 8 »	59	19	16	94
» » 10 »	1	. . . . .	. . . . .	1
» tender belga 4 »	1	. . . . .	. . . . .	1
» » franceza 6 »	1	. . . . .	. . . . .	1
Total em 1900	207	49	47	~~303~~
» » 1899	207	49	50	306

As condições destas locomotivas eram as seguintes:

Bitola de 1m,60:

Em bom estado	110	
» estado regular	26	
» mau estado	52	
» reparação	19	207

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Em bom estado	17	
» estado regular	8	
» mau estado	19	
» reparação	5	49

Bitola de 1m,00 (Norte):

Em bom estado.	17	
» estado regular.	8	
» mau estado	17	
» reparação	5	47

A estrada possue um velocipede a vapor, construido nas Officinas do Engenho de Dentro e que se acha em mau estado.

Os seguintes quadros mostram com clareza o estado das locomotivas de 1890 a 1900:

Bitola de 1m,60

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1890.	58	37	4	31	130	4	—
1891.	31	38	5	74	148	18	—
1892.	58	35	7	64	164	16	—
1893.	32	44	7	111	194	30	—
1894.	53	45	—	108	206	12	—
1895.	71	22	83	61	237	31	—
1896.	19	84	—	134	237	—	—
1897.	45	53	37	102	237	—	—
1898.	81	50	77	17	225	24	36
1899.	108	36	47	16	207	—	18
1900.	110	26	52	19	207	—	—

Bitola de 1m,00 (Lafayette)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1890	6	4	—	4	14	2	—
1891	1	8	4	2	15	1	—
1892	9	7	—	4	20	5	—
1893	—	7	3	12	22	2	—
1894	3	10	—	9	22	—	—
1895	19	—	9	10	38	16	—
1896	9	17	—	18	44	6	—
1897	14	9	12	9	44	—	—
1898	3	19	17	2	41	—	3
1899	15	15	15	4	49	8	—
1900	17	8	19	5	49	—	—

Bitola de 1m,00 (Norte)

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1891	12	7	—	9	28	2	—
1892	13	9	—	11	33	5	—
1893	24	8	—	14	46	13	—
1894	17	15	—	14	46	—	—
1895	17	13	—	20	50	4	—
1896	12	9	—	29	50	—	—
1897	13	17	17	3	50	—	—
1898	7	10	27	6	50	—	—
1899	17	7	20	6	50	—	—
1900	17	8	17	5	47	—	—

Em 1900 foram cedidas duas locomotivas á Estrada de Ferro do Rio d'Ouro e uma á Estrada de Ferro de Paulo Affonso.

Locomotivas de 1,60 m

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Inglaterra	1	Cargas	29,4	6	0,381	0,610	1,372	
	1		34	6	0,470	0,610	1,219	
	2		29,4	6	0,400	0,610	1,499	
Estados Unidos da America	4	Passageiros	38	4	0,457	0,610	1,575	
	2		38	4	0,457	0,610	1,676	
	12		43	4	0,457	0,610	1,676	
	31		36	4	0,432	0,610	1,676	
	3		28	4	0,381	0,610	1,473	
	1		28	4	0,381	0,610	1,575	
	9		32	4	0,432	0,610	1,676	
	2		36,4	4	0,451	0,610	1,575	
	3		46	4	0,457	0,610	1,676	
	20		38	4	0,451	0,610	1,575	
	8		46	4	0,457	0,610	1,702	
	25		62	4	0,483	0,610	1,575	Brook, Suburbanas.
	5	Mogûl	36	6	0,457	0,610	1,316	
	13		36	6	0,457	0,610	1,397	
	3		50	6	0,483	0,610	1,398	
	3	Consolidation	53	8	0,503	0,610	1,283	
	5		44	8	0,508	0,610	1,283	
	8		50	8	0,508	0,610	1,283	
	2		52	8	0,508	0,610	1,283	
	2		61	8	0,533	0,610	1,283	
	8		56,5	8	0,533	0,610	1,283	
	16		67,5	8	0,533	0,610	1,283	
	1	Cargas	70,5	10	0,559	0,610	1,143	Decapod.
	15		85	8	0,533	0,610	1,372	Mastodonte.
Belgica	1	Machina-tender	18	4	0,286	0,499	0,978	
França	1		12	6	0,276	0,508	1,200	
	207							

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Lafayetto á Silva Xavier)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Estados Unidos da America do Norte.	4	Passageiros. . .	30,7	4	330	457	0,911	
	4	» . . .	40,5	4	330	457	1,143	
	2	» . . .	47,0	4	355	508	1,245	
	1	» . . .	40,5	4	355/203	457	1,143	Compound.
	2	» . . .	40,5	4	305	457	1,067	
	3	» . . .	57,4	4	355	457	1,168	
	2	Mogul . . .	41,0	6	355/203	457	1,011	Compound.
	1	» . . .	41,0	6	330	457	1,011	
	6	» . . .	60,0	6	406	508	1,168	
	5	» . . .	60,0	6	405	508	1,219	
	8	Consolidation . .	51,0	8	406	508	0,940	
	1	» . .	51,0	8	406	457	0,940	
	2	» . . .	51,0	8	432/254	508	0,940	Compound.
	4	» . . .	51,0	8	406	508	1,194	
	4	Cargas.	76,2	8	406	508	0,940	Brooks mastodonte.
Total em 1900 . .	49							
» » 1899 . .	49							

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Taubaté á Norte)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Inglaterra	3	Passageiros . . .	19,0	4	305	457	1,168	
Estados Unidos da America do Norte.	1	» . . .	17,6	4	279	406	1,144	
	10	» . . .	22,0	4	355	457	1,144	
	1	» . . .	22,0	4	330	457	1,144	
	2	» . . .	17,6	4	305	406	1,144	
	2	» . . .	19,0	4	305	457	1,144	
	1	» . . .	22,0	4	330	457	1,117	
	2	» . . .	60,5	4	355	457	1,168	Brooks mastodonte.
Estados Unidos da America do Norte.	5	Mogul	22,8	6	330	406	1.016	
	2	»	22,8	6	330	457	1,016	
	1	»	22,8	6	203/355	457	1.016	
Inglaterra	1	»	19,0	6	305	457	0,965	
Estados Unidos da America do Norte.	3	Consolidation . . .	32,8	8	406	254/432	0,911	
	1	» . . .	31,8	8	406	508	0,914	
Estados Unidos da America do Norte.	12	Cargas	76,1	8	406	508	0,911	
	47							

Carros e vagões

Os seguintes quadros indicam o numero, classificação e outros detalhes, relativos aos vehiculos diversos existentes em 31 de dezembro de 1900:

Carros e vagões para bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
	Estado	. . . . .	1	. . . .	16.500	8
Carros especiaes	A	Carros de inspecção	2	. . . .	7.690	4
	»	» » pagador.	1	. . . .	7.250	4
	DM	» typo americano para trens nocturnos.	21	12 a 20 pass.	20.225 a 22.100	8
	»	» » inglez de inspecção. . . .	4	. . . .	15.280	8
	»	» » americano de inspecção e especiaes de linha	1	. . . .	21.400	8
» de 1ª classe. . . .	B	Carros americanos com gabinetes reservados para trens nocturnos. . . .	72	48 passags.	17.890 a 19.575	8
	»	Carros-salões, typo americano, para os trens de subnrbios.	55	64 »	16.625 a 19.635	8
	BD	Carros americanos para trens mixtos .	4	32 »	15.675	8
	C	Carros-salões, typo belga com gabinetes para trens mixtos	3	22 »	7.235	4
» » 2ª »	D	Carros, typo americano, para trens expressos e suburbios	105	96 »	13.175 a 18.800	8
	E	Carros, typo belga para trens mixtos .	3	40 »	7.375	4
Enfermos.	EE	Carros para transporte de enfermos .	1	. . . .	6.730	4
Bagagens e correio.	F	Carros para bagagens dos trens de suburbios	11	10.000 kilgs.	7.430	4
	FF	Carros para bagagens dos trens expressos	8	20.000 »	6.400	8
	»	Carros para bagagens e correio dos trens expressos.	4	. . . .	18.945	8
	R	Carro para correio, typo americano .	11	. . . .	12.525 a 20.030	8
	S	» » » » inglez . . .	6	. . . .	7.450	4
Funebres.	X	» funebres de 1ª classe	2	. . . .	7.450	4
	Z	» » » 2ª »	2	. . . .	6.550	4
Para transporte de animaes	G	» para transporte de animaes de sella.	13	6	7.140 a 7.975	4
	H	Vagão para o transporte de gado em pé .	276	16	11.825 a 14.200	8
	J	» » » » » » suino .	12	10	6.250 a 9.375	4
	JJ	» » » » » » » .	4	80	13.725 a 14.100	8
	K	» » » » » carnes verdes	51	20.000 kilgs.	12.250 a 14.950	8
	KV	» » » » » leite . . .	4	. . . .	15.920 a 17.140	8
Para mercadorias	L	» para materias explosivas. . .	12	» 8.000	5.250 a 5.875	4
	M	Vagões abertos para transporte de mercadorias	14	8.000 »	5.700	4
	N	Vagões abertos sem coberta	11	10.000 »	4.800 a 6.100	4
	O	» para transporte de carvão. .	3	10.000 »	5.200	4
	OO	» » » » » . .	3	10.000 »	5.725	4
	OT	» » » » » . .	135	20.000 »	9.725 a 14.450	8
	P	» de lastro	21	8.000 »	4.225 a 4.925	4
	PT	» » »	23	20.000 »	9.950 a 10.600	8
	Q	» para transporte de mercadorias	662	10.000 »	5.170 a 7.100	4
	T	» para transporte de trilhos. .	316	20.000 »	9.110 a 12.250	8
	V	» americanos para transporte de	687	20.000 »	10.775 a 13.425	8
	. . . .	» mercadorias tubular	1	20.000 »	8.810	8
	. . . .	» dormitorio de lastro	6	. . . .	14.325	8
	. . . .	» transporte de gaz	7	. . . .	15.375 a 16.900	8
	. . . .	» » »	1	. . . .	5.250	4
	. . . .	Carro restaurante	1	. . . .	19.050	8
		Total	2.577			

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Lafayette á Silva Xavier)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiaes	a	Carro de inspecção	1	. . . . .	6.000	6
	»	» salão e dormitorio	2	. . . . .	12.000	8
	»	» do pagador	1	. . . . .	12.000	8
Carros viajantes	b	» » 1ª classe	18	50 pass.	12.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	10	46 a 60 »	11.000	8
	d	» » 2ª classe	12	50 a 72 »	10.000	4
	e	» » 2ª »	2	18 »	6.000	4
Correio e bagagem	w	» » correio, bagagem e chefe de trem	5	. . . . .	10.700	8
Cargas	g	Vagão para transporte de animaes de sella	1	12.000 k.	9.000	8
	h	» » » » » » »	15	15	6.600	8
	l	» » » » inflammaveis	1	10.000 »	9.000	8
	ot	» » » » carvão	19	10.000 »	6.500	8
	t	» » » » trilhos	104	10.000 »	6.500	8
	v	» » » » mercadorias	141	12.000 »	7.000	8
	f	» » » » (Bello Horizonte)	5	12.000 »	. . . . .	8
	t	» » » » (» »)	29	12.000 »	. . . . .	8
		Carro restaurante	1	. . . . .	12.000	8
		» de soccorro	1	. . . . .	7.000	4
		» » »	1	. . . . .	4.000	8
		» dormitorio do lastro	1	. . . . .	6.000	4
		» guindaste	2	. . . . .	. . . . .	
		Total	372			

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Taubaté a Norte)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
	Estado		1	. . . . .	15.230	8
Carros especiaes	a	Carro salão	1	. . . . .	11.200	8
	»	» de inspecção	1	. . . . .	6.750	8
	»	» para pagador	1	. . . . .	11.300	8
	»	» » administração	1	. . . . .	11.000	8
Viajantes	b	» de 1ª classe	29	33 passageiros.	11.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	3	33 »	11.000	8
	d	» » 2ª classe	28	50 »	11.000	8
Correio e bagagem	e	» para bagagem	3	5.000 kilogs.	6.000	8
	er	» » » e correio	4	10.000 »	10.000	8
	f	» » »	4	12.000 »	6.200	8
Vagões para cargas	g	Vagão para transporte de animaes de sella	2	4 . . .	8.800	8
	h	» » » » gado bovino	30	3 . . .	7.000	8
	n	» » » » materiaes	9	7.000 kilogs.	4.300	8
	p	» » » » lastro	18	7.000 » . .	3.500	4
	q	» » » » mercadorias	75	7.000 » . .	5.600	8
	t	» » » » trilhos	72	7.000 a 12.000.	3.400 a 5.800	8
	v	» » » » mercadorias	115	12.000 kilog.	7.500	8
Funebre	z	Carro » » » cadaveres	1	. . . . .	8.000	8
		» restaurante	1	. . . . .	11.000	8
		» de soccorro	1	16.000. . . .	13.600	8
		Total	400			

2º — Tracção

Percurso das locomotivas

O percurso total das locomotivas em serviço do trafego e dos lastros da linha na secção de 1m,00 e nos trechos de 1m,60 foi de 7.977.804 kilometros, a saber:

SECÇÕES	EM SERVIÇO		TOTAL
	DO TRAFEGO	DO LASTRO	
Bitola de 1m,60:			
Suburbios	708.007	. . . . .	708.007
Secções. 1ª	726.950	65.661	792.611
Secções. 2ª	600.434	33.458	633.892
Secções. 3ª	476.453	37.955	514.408
Secções. 4ª	447.735	15.634	463.369
Secções. 5ª	898.764	35.859	934.623
Ramaes. S. Paulo	1.207.361	48.106	1.255.467
Ramaes. Porto Novo	156.364	17.044	173.408
Ramaes. Santa Cruz	284.282	7.396	291.678
Ramaes. Macacos	26.280	. . . . .	26.280
Manobras	494.189	. . . . .	494.189
Total em 1900	6.026.819	261.113	6.287.932
» » 1899	5.809.555	210.262	6.019.817
Differença para mais	217.264	50.851	268.115
Bitola de 1m,00 (Lafayette):			
6ª Secção	586.634	39.975	626.609
Ramal de Bello Horizonte	25.618	. . . . .	25.618
» » Ouro Preto	119.304	17.961	137.355
Manobras	61.139	. . . . .	61.139
Total em 1900	792.785	57 936	850.721
» » 1899	653.167	65.713	718.880
Differença para mais	139.628	. . . . .	131.841
» » menos	. . . . .	7.777	. . . . .
Bitola de 1m,00 (Norte):			
Suburbios	73.000	. . . . .	73.000
Taubaté a Norte	713.914	12.463	726.377
Manobras	39.774	. . . . .	39.774
Total em 1900	826.688	12.463	839.151
» » 1899	875.381	47.820	923.201
Differença para menos	48.693	35.357	84.050

O quadro seguinte mostra o numero de machinas que entraram em serviço e seu percurso total e médio annual, nos annos de 1890 a 1900, comprehendendo

nesse numero as machinas de 1m,00 (Lafayette e Norte) e as que fizeram manobras nas estações:

PERCURSOS	1890		1891		1892		1893		1894		1895	
	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS
100 a 10.000 .	18	106.851	22	121.475	25	90.331	23	129.204	26	63.732	32	158.926
10.000 » 20.000 .	27	428.532	25	335.307	35	533.369	34	503.494	30	460.469	46	732.044
20.000 » 30.000 .	20	498.736	25	628.260	22	546.100	32	784.309	34	779.360	46	1.143.360
30.000 » 40.000 .	22	763.716	27	958.100	32	1.133.625	43	1.531.658	36	1.045.214	47	1.665.693
40.000 » 50.000 .	25	1.112.228	25	1.137.393	27	1.189.114	33	1.494.701	38	1.703.935	43	1.966.635
Superior a 50.000	23	1.312.639	27	1.543.846	47	2.732.405	46	2.497.111	52	2.840.363	31	1.678.750
Totaes . .	135	4.222.708	151	4.724.390	189	6.224.953	211	6.940.477	210	6.913.073	245	7.345.408
Percurso médio annual . . .	. .	31.289	. .	31.287	. .	32.936	. .	32.893	. .	32.919	. .	29.982

PERCURSOS	1896		1897		1898		1899		1900	
	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS
100 a 10.000	34	120.335	27	99.579	32	162.354	22	107.942	16	45.389
10.000 » 20.000	43	666.023	34	492.413	34	517.274	29	422.020	32	486.212
20.000 » 30.000	43	1.077.819	35	842.971	33	840.789	47	1.178.571	33	800.164
30.000 » 40.000	51	1.780.398	38	1.322.031	48	1.694.393	63	2.198.467	77	2.692.104
40.000 » 50.000	47	2.146.473	40	1.805.549	52	2.368.370	49	2.241.040	50	2.258.996
Superior a 50.000.	50	2.222.850	68	4.006.531	45	2.647.995	28	1.513.858	32	1.694.909
Totaes	258	8.013.898	242	8.569.074	244	8.231.175	238	7.661.898	240	7.977.804
Percurso médio annual	. .	31.061	. .	35.049	. .	33.734	. .	32.196	. .	33.240

Percurso dos vehiculos

Os carros e vagões percorreram em 1900 no serviço do trafego e do lastro 75.810,856 kilometros, 7.875,885 kilometros mais do que em 1899, a saber:

Bitola de 1m,60:

Em serviço do trafego.	64.289,214	
» » » lastro	308,722	64.597,936

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Em serviço do trafego.	4.399,665	
» » » lastro	254,614	4.654,279

Bitola de 1m,00 (Norte):

Em serviço do trafego.	6.487,158	
» » » lastro	71,483	6.558,641

Em 1899 os percursos dos carros foram:

Bitola de 1m,60:

Em serviço do trafego.	56.803,760	
» » » lastro	297,142	57.100,902

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Em serviço do trafego.	3.582,080	
» » » lastro	93,041	3.675,121

Bitola de 1m,00 (Norte):

Em serviço do trafego.	7.116,762	
» » » lastro	42,186	7.158,948
		67.934,971

Houve, pois, em 1900, as differenças para mais na linha de 1m,60 de 7.485,454 carros-kilometros em serviço do trafego e 11.580 para menos no serviço do lastro; na linha de 1m,00 (de Lafayette á Silva Xavier) para mais 817.585 carros-kilometros no serviço do trafego e para mais 161.573 kilometros no serviço do lastro; na linha de 1m,00 (Taubaté a Norte), para menos 629.604 carros-kilometrs no serviço do trafego e para mais 29.297 kilometros no serviço do lastro.

Comparando-se os percursos das locomotivas em serviço do trafego nos annos de 1890 a 1900, exceptuando as machinas de manobras com os percursos correspondentes dos carros e vagões no mesmo serviço, e respectivamente para cada uma das linhas de 1m,60 e 1m,00, resulta que para uma locomotiva-kilometro, corresponde:

Bitola de 1m,60:

Em 1900.	11,14	Carros-kilometros
» 1899.	10,34	
» 1898.	9,18	
» 1897.	8,34	
» 1896.	9,93	
» 1895.	11,71	
» 1894.	11,77	
» 1893.	11,25	
» 1892.	10,02	
» 1891.	11,02	
» 1890.	11,99	

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Em 1900.	5,89	Carros-kilometros
» 1899.	5,36	
» 1898.	3,91	
» 1897.	3,76	
» 1896.	3,94	
» 1895.	4,41	
» 1894.	4,29	
» 1893.	4,10	
» 1892.	5,64	
» 1891.	5,43	
» 1890.	5,37	

Bitola de 1m,00 (Norte):

Em 1900.	8,20	Carros-kilometros
» 1899.	8,07	
» 1898.	8,18	
» 1897.	7,21	
» 1896.	7,61	
» 1895.	6,45	
» 1894.	8,29	
» 1893.	7,13	
» 1892.	5,62	
» 1891.		
» 1890.		

Pelo exame dos tres quadros acima verifica-se ter continuado no anno de 1900 o crescente aproveitamento do material de tracção, observado nestes ultimos quatro annos.

Si tomar-se o anno de 1897 como base de comparação, ver-se-ha que a percentagem de augmento de carros-kilometros por locomotiva foi, no periodo de 1897 a 1900, a seguinte:

Na bitola de 1m,60 de	31m %
» linha de Lafayette de	56m %
» » da Norte de	12m %

Tanto mais apreciavel se torna este resultado quanto, apóz a acquisição das locomotivas Brooks em 1895, apenas foi reforçado o material de tracção com 24 locomotivas de bitola de 1m,60 no anno de 1898 e 8 locomotivas de bitola estreita para a linha de Lafayette, em 1899.

Comparando-se o percurso dos vehiculos com o percurso das locomotivas por especie de trem, resulta o seguinte quadro, que mostra o numero médio de carros correspondente a uma locomotiva-kilometro, nos trens de suburbios e de viajantes do interior, mixtos e de cargas em todas as secções e ramaes da estrada:

SECÇÕES E RAMAES	TRENS			
	SUBURBIOS	VIAJANTES	MIXTOS	CARGAS
Secções . . 1ª	10,8	4,5	11,7	22,6
2ª	. . . .	5,1	10,6	15,0
3ª	. . . .	4,8	14,6	26,2
4ª	. . . .	4,4	28,5	16,1
5ª	. . . .	3,5	21,3	11,9
Ramaes . . de S. Paulo	. . . .	5,8	16,9	14,3
» Porto Novo	. . . .	4,8	12,2	1,1
» Santa Cruz	. . . .	6,3	16,3	12,4
» Macacos	. . . .	. . . .	3,2	. . . .
6ª Secção	. . . .	3,0	8,2	7,4
Bello Horizonte	. . . .	4,1	5,1	1,1
Ouro Preto	. . . .	2,4	4,7	4,3
Taubaté e Norte	3,6	4,9	9,8	11,6

Consumo de combustivel e lubrificantes

Nos dois ultimos annos o consumo de combustivel, de lubrificantes e de estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi o seguinte:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . . .	Locomotivas	114.862.694	4.423:904$108	255.641	257:653$000
» . . .	Carros	. . . .	. . . . .	92.843	93:761$820
	Total em 1900	114.862.694	4.423:904$108	348.484	351:414$820
	» em 1899	109.351.410	5.345:096$918	381.210	333:558$750
	Differença para mais.	5.511.284	. . . . .	. . .	17:856$070
	» » menos	. . . .	921:192$810	32.726	. . . .

ANNOS	DESIGNAÇÃO	OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . . .	Locomotivas	486.015	186:781$408	107.014	97:877$386
» . . .	Carros	186.842	70:259$086	23.025	21:050$184
	Total em 1900	672.857	257:040$494	130.039	118:927$570
	» em 1899.	672.620	235:988$553	123.916	77:322$960
	Differença para mais.	237	21:051$941	6.123	41:604$610
	» » menos	. . . .	. . . . .	. . .	. . . .

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . . .	Locomotiva-kilometro	4.319.411	166:633$030	10.677	10:757$410
1899 . . .	» »	3.218.761	157:333$039	8.381	7:333$375
	Differença para mais.	1.100.650	9:299$991	2.296	3:424$035

		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . . .	Locomotiva-kilometro	18.920	7:296$846	5.466	5:056$678
1899 . . .	» »	14.453	5:171$302	4.469	2:788$000
	Differença para mais.	4.467	2:125$544	997	2.268$678

No trecho da bitola de 1m,60 os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . .	Locomotiva-kilometro. . . .	16,518	$636	0,036	36	0,064	24	0,013	12
1899 . .	» »	16,296	$795	0,040	35	0,060	25	0,013	8
	Differença para mais	0,222	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	4
	» » menos . . .	. . . .	$161	0,004	1	0,005	1		
1900 . .	Vehiculo-kilometro.	. . . .	. . .	0,0012	1,26	0,0021	0,79	0,0002	0,26
1899 . .	» »	. . . .	. . .	0,0015	1,36	0,0031	1,04	0,0002	0,23
	Differença para mais	. . . .	. . .	0,0003	. . .	. . . .	. . .	. . . .	0,03
	« » menos . . .	. . . .	. . .	. . . .	0,10	0,0010	0,25		

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . .	Locomotiva-kilometro. . . .	13,995	539	0,034	34	0,059	22	0,015	14
1899 . .	» »	13,912	680	0,032	28	0,057	20	0,016	10
	Differença para mais	83	. . .	0,002	0,006	0,002	2	. . . .	4
	» » menos. . . .	. . . .	141	. . . .	. . .	. . . .	. . .	0,001	

No trafego da bitola de 1m,00 (Lafayette) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900.	Locomotiva-kilometro	10,576	407	0,019	19	0,031	11	0,012	11
1899.	» »	10,210	409	0,027	24	0,035	12	0,011	8
	Differença para mais	0,366	92	. . .	. .	. . .	.	0,001	3
	» » menos	. . .	. .	0,0008	5	0,0006	1		
1900.	Vehiculo-kilometro.	. . .	. .	0,0009	1,00	0,0027	1,0	0,002	0,2
1899.	» »	. . .	. .	0,0008	0,75	0,0035	1,1	0,0003	0,2
	Differença para mais	. . .	. .	0,0001	0,25	. . .	. .	0,0001	
	» » menos	. . .	. .	. . .	. .	0,008	0,1		

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900.	Locomotiva-kilometro.	10,515	405	0,025	26	0,039	15	0,019	17
1899.	» »	6,808	332	0,034	29	0.044	15	0,023	14
	Differença para mais	3,707	73	. . .	. .	. . .	. .	. . .	3
	» » menos	. . .	. .	0,009	3	0,005	. .	0,004	

No trecho da bitola de 1m,00 (Taubaté a Norte) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . .	Locomotiva-kilometro. . . .	8,214	316	0,015	15	0,080	31	0,013	21
1899 . .	» »	8,625	410	0,023	19	0,068	24	0,013	8
	Differença para mais	. . . .	. .	. . . .	. .	0,012	. . . .	. . . .	4
	» » menos . . .	0,411	94	0,008	4	. . . .	7	. . . .	. . .
1900 . .	Vehiculo-kilometro.	. . . .	. .	0,0012	1,2	0,0058	2,2	0,0005	0,4
1899 . .	» »	. . . .	. .	0,0013	1,1	0,0052	1,7	0,0005	0,3
	Differença para mais . . .	. . . .	. .	. . . .	0,1	0,0006	0,5	. . . .	0,1
	» » menos . . .	. . . .	. .	0,0001	. .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1900 . .	Locomotiva-kilometro. . . .	4,479	193	0,012	12	0,035	37	0,022	14
1899 . .	» »	7,372	360	0,038	34	0,031	32	0,023	6
	Differença para mais	. . . .	. . .	. . . .	. .	0,004	5	. . . .	5
	» » menos . . .	2,893	167	0,025	22	. . . .	. . . .	0,001	. . .

Serviço de manobras nas estações por conta do trafego

BITOLAS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
m m 1,60 e 1,00	Locomotiva—kilometro .	15,574	599	0,047	45	0,074	28	0,019	17
	Total médio em 1900 . .	15,574	599	0,047	45	0,074	28	0,019	17
	» » » 1899 . .	15,409	753	0,047	41	0,067	24	0,019	12
	Differença para mais . .	0,165	. . .	. . .	4	0,007	4	. . .	5
	» » menos. .	. . .	154	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. .

O consumo total do carvão em kilogrammas e por locomotiva-kilometro de 1886 a 1900 foi o seguinte:

ANNOS	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m,00 (NORTE)	
	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO
1886.	35.973.776	12.091	72.765	5,731		
1887.	34.842.437	10,979	445.325	6,460		
1888.	36.109.394	10,944	1.588.336	8,923		
1889.	42.824.546	11,645	2.205.870	9.508		
1890.	50.153.248	12,679	2.822.046	10,356		
1891.	58.828.600	13,630	3.713.363	10,987	5.067.441	6,909
1892.	66.140.686	14,126	4.068.736	10,783	8.891.807	7,620
1893.	76.998.136	15,285	5.762.078	10,746	12.982.660	9,614
1894.	84.981.994	16,590	6.108.829	11,588	13.689.639	10,702
1895.	98.578.695	18,044	8.217.766	13,278	13.997.988	11,080
1896.	112.448.266	19,210	11.289.125	14,083	15.721.308	11,546
1897.	119.856.755	18,890	10.771.615	12,384	16.127.083	11,905
1898.	119.711.863	18,781	10.085.938	12,953	10.553.443	9,782
1899.	97.397.000	16,179	7.282.565	10,130	7.890.603	8,546
1900.	103.124.232	16,400	9.070.100	10,661	6.987.773	8.327

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á linha de 1m,60, consta do seguinte quadro:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — KILOGRAMMAS	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO — KILOGRAMMAS	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO — RÉIS
1886	255.227	106:363$923	0,085	35,7	0,008	3,5
1887	248.247	86:179$245	0,078	27,1	0,007	2,7
1888	259.879	69:973$203	0,078	21,2	0,007	2,3
1889	304.057	99:860$018	0,085	27,1	0,007	2,5
1890	314.532	115:527$498	0,070	29,2	0,007	2,7
1891	390.644	181:784$640	0,089	41,4	0,009	4,1
1892	546.574	374:684$583	0,116	79,8	0,013	9,0
1893	616.693	486:277$751	0,122	96,2	0,012	9,7
1894	721.781	564:845$612	0,140	110,2	0,013	10,8
1895	881.377	597:009$140	0,161	109,2	0,016	10,9
1896	837.086	469:382$340	0,143	80,2	0,015	8,9
1897	825.846	469:403$059	0,130	73,9	0,017	9,8
1898	791.032	485:477$344	0,124	76,1	0,014	9,1
1899	748.033	417:879$191	0,118	66,4	0,011	6,4
1900	734.024	476:715$823	0,116	75,8	0,011	7,3

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á linha de 1m,00 (Lafayette), consta do seguinte quadro:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — KILO	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO — KILO	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO — RÉIS
1887	3.703	1:474$471	0,053	21,3	0,011	4,6
1888	10.803	3:230$471	0,061	18,1	0,013	4,0
1889	12.101	4:341$015	0,060	17,8	0,011	4,2
1890	13.324	5:216$302	0,040	19,5	0,010	4,3
1891	19.973	9:526$963	0,059	28,1	0,013	6,2
1892	29.854	21:766$081	0,079	57,6	0,015	11,6
1893	40.017	36:377$445	0,074	67,8	0,015	18,0
1894	48.218	38:234$657	0,091	72,2	0,023	18,2
1895	66.085	43:789$973	0,106	70,7	0,026	17,8
1896	116.565	58:553$787	0,145	73,0	0,375	18,9
1897	81.359	46:267$060	0,093	53,1	0,025	14,3
1898	68.377	43:904$293	0,087	56,3	0,023	14,8
1899	55.959	33:202$893	0,065	39,0	0,012	7,5
1900	55.419	38:303$443	0,065	45,0	0,012	8,7

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á linha de 1m,00 (Norte), consta do seguinte quadro:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOC-KILOMETRO KILO	DESPEZA POR LOC-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO TOTAL POR CARRO-KILOMETRO KILO	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1891	58.622	25.212.590	0,080	36,1	. . . . .	. . . . .
1892	131.133	78.005.558	0,111	66,9	. . . . .	. . . . .
1893	144.288	123.567.006	0,136	91,5	0,020	13,5
1894	167.880	71.791.624	0,132	56,6	0,017	7,3
1895	158.616	93.763.574	0,125	74,2	0,020	12,4
1896	105.327	52.387.604	0,077	38,4	0,010	5,2
1897	143.347	75.803.793	0,105	55,9	0,015	7,1
1898	104.583	62.154.736	0,096	57.6	0,012	7,2
1899	97.574	49.399.040	0,116	58,8	0,014	7,5
1900	94.290	50.403.462	0,112	60,6	0,014	7,7

O consumo de carvão por locomotiva-kilometro nos diversos trechos da Estrada foi:

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO		1a SECÇÃO	2a SECÇÃO	3a SECÇÃO	4a SECÇÃO	5a SECÇÃO	RAMAL DE SANTA CRUZ	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DE PORTO NOVO	RAMAL DE MACACOS	6a SECÇÃO BITOLA DE 1m,00	RAMAL DE OURO PRETO	RAMAL DE B. HORIZONTE	LINHA DO NORTE
Trens . .	Suburbios . .	18.868	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	7.798
	Viajantes . .	10.793	12.045	10.449	9.905	10.241	15.609	10.455	13.444	. .	7.837	12.126	8.027	6.213
	Mixtos . . .	21.049	26.959	14.213	20.145	23.017	17.538	13.598	15.918	14.031	10.452	17.334	10.428	8.019
	Cargas . . .	21.616	27.312	19.355	20.072	22.655	16.589	14.959	17.233	. .	11.389	13.966	10.022	9.804
	Lastro . . .	16.175	15.327	10.859	14.724	14.651	14.721	13.554	8.850	. .	10.751	9.990	. .	4.470

Despeza da conducção de trens

As despezas da conducção de trens, tanto em serviço do trafego como no do lastro, comprehendendo a lubrificação dos carros, eventuaes e manobras, importaram em 7.483:643$802, durante o anno de 1900, sendo:

Em serviço do trafego:

Linha de. . .	1m,60	5.635:125$048
	1m,00 (Lafayette).	550:812$332
	1m,00 (Norte). .	548:065$089
Manobras 1m,60 e 1m,00		558:660$583	7.292:663$052

Em serviço do lastro:

1m,60	160:406$417	
1m,00 (Lafayette)	27:232$438	
1m,00 (Norte)	3:341$895	190:980$750
		7.483:643$802

O seguinte quadro mostra a despeza acima, tanto em material como em pessoal, referida a locomotiva-kilometro, e ao carro-kilometro, e a sua comparação com o anno de 1899:

Serviço do trafego

ANNOS	NUMERO		PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO
Linha de 1,60 m:											
1900	5.532.630	64.289.214	1.446:753$328	261,4	22,5	4.188:371$720	757,0	65,1	5.635:125$048	1.018,4	87,6
1899	5.308.132	56.803.760	1.422:546$268	268,0	25,0	4.819:287$311	913,5	84,8	6.241:833$579	1.181,5	109,8
Differença para mais	224.498	7.485.454	24:107$060								
Differença para menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	6,6	2,5	630:915$591	156,5	19,7	605:808$531	163,1	22,1
Linha de 1,00 m: (Lafayette):											
1900	731.646	4.300.635	199:249$926	272,3	45,2	351:562$406	480,5	79,9	550:812$332	752,8	125,1
1899	653.157	3.582.080	169:401$567	259,3	47,2	380:868$765	583,1	106,3	550:270$332	842,4	153,5
Differença para mais	78.479	817.585	29:848$359	13,0	. .	. . . . .	. .	. .	542$000		
Differença para menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	2,0	29:306$350	102,6	26,4	. . . . .	80,6	28,4
Linha de 1,00 m: (Norte):											
1900	783.914	6.487.158	214:925$753	273,1	33,0	333:139$336	423,3	51,3	548:065$089	696,4	84,3
1899	875.381	7.116.762	227:164$179	259,5	31,9	441:781$252	504,6	62,0	668:945$431	764,1	93,9
Differença para mais	. . . .	. . . .	. . . .	13,6	1,1						
Differença para menos. . . .	88.467	629.604	12:238$126	. .	. .	108:641$926	81,3	10,7	120:880$352	67,7	9,6

Serviço do lastro

ANNOS	NUMERO DE KILOMETROS	DESPEZA			
		MATERIAL		MATERIAL	
		Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro
Linha de 1,60:					
1900	261.113	160:406$417	614,3	160:406$417	614,3
1899	210.262	156:095$507	742,3	156:095$507	742,3
Differença para mais	50.851	4:310$910	. . .	4:310$910	
» » menos	. . . . .	. . . . .	28,0	. . . . .	28,0
Linha de 1,00 (Lafayette):					
1900	57.936	27:232$438	470,0	27:232$438	470,0
1899	31.560	12:877$319	408,0	12:877$319	408,0
Differença para mais	26.376	14:355$119	62,0	14:355$119	62,0
Linha de 1,00 (Norte):					
1900	12.463	3:341$895	268,1	3:341$895	268,1
1899	10.681	4:780$490	447,9	4:780$490	447,9
Differença para mais	1.782	. . . . .	. . .	. . . . .	
» » menos	. . . . .	1:439$595	179,8	1:438$595	179,8

Lubrificação dos vehiculos

ANNOS	NUMERO DE CARROS-KILOMETRO	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL-MATERIAL	
		Total	Carros kilometro	Total	Carros kilometro	Total	Carros kilometro
Linha de 1m,60:							
1900	64:289$214	144:494$000	2,2	150:420$463	2,3	294:914$463	4,5
1899	56:803$760	155:786$625	2,7	131:084$631	2,3	286:871$256	5,0
Differença para mais	7:485$454	. . . . .	. . .	19:335$832	. . .	8:043$207	. . . . .
» » menos	. . . . .	11:292$625	0,5	. . . . .	. . .	. . . . .	0,5
Linha de 1m,00 (Lafayette):							
1900	4:399$665	5:240$000	1,1	9:970$086	2,2	15:210$086	3,3
1899	3:582$080	6:255$000	1,7	7:603$688	2,1	13:858$688	3,8
Differença para mais	817$585	. . . . .	. . .	2:366$398	0,1	1:341$398	. . . . .
» » menos	. . . . .	1:025$000	0,6	. . . . .	. . .	. . . . .	0,5
Linha de 1m,00 (Norte):							
1900	6:487$158	27:556$200	4,2	25:504$177	4,2	53:160$377	8,4
1899	7:116$762	35:598$500	5,0	23:769$217	3,3	59:367$717	8,3
Differença para mais	. . . . .	. . . . .	. . .	1:734$960	0,9	. . . . .	0,1
» » menos	629$604	8:042$300	8,8	. . . . .	. . .	6:207$340	. . . . .

Serviço de manobras nas estações por conta do trafego

BITOLAS	NUMERO DE KILOMETROS	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		TOTAL	
		Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro
Manobras nas linhas de 1m,60 e 1m,00	595.102	144:058$000	242,0	414:602$583	693,6	558:660$583	693,6
Total em 1900	595.102	144:058$000	242,0	414:602$583	693,6	558:660$583	693,6
» » 1899	572.725	137:864$000	240.7	478:855$685	835,1	616:719$685	1,076,8
Differença para mais.	22.377	6:194$000	1,3				
» » menos	. . . . .	. . . . .	. . .	64:253$102	139,5	58:059$102	38,2

3º — Officinas e depositos diversos

Reparação de locomotivas

Durante o anno fizeram-se 335 reparações em 272 locomotivas, conforme os quadros seguintes, onde se acham discriminadas, segundo a importancia das reparações: em grandes as que passaram de 3:000$; em médias as que excederam de 1:000$; em pequenas as comprehendidas entre 1:000$ e 300$, e segundo o typo e o local em que ellas foram executadas:

ANNOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			DEPOSITOS		
	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
1900	59	18	20	83	117	38
1899	52	27	104	89	114	67
Differença para mais.	7	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	
» » menos	. . . . .	9	84	6	. . . . .	29

Locomotivas da bitola de 1m,60:

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . .	64	714:305$376	19:756$152	6:787$904	99	202:070$876	118:162$124	6:925$761
Cargas	4	33:105$802	. . . . .	1:233$732	8	16:567$960	10:103$062	650$280
Mogul.	5	30:430$272	. . . . .	474$082	17	10:510$039	21:934$713	2:393$150
Consolidation . .	24	284:072$466	6:496$237	3:772$176	42	62:080$816	55:245$860	2:552$911
Tenders. . . .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2	. . . .	1:702$861	482$285
	97	1.061:913$916	262:52$389	2:267$894	166	291:235$691	207:148$620	13:003$687

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Lafayette):

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros. . .	2	. . . . .	4:973$093	. . . . .	14	26:588$955	7:873$230	10:030$711
Cargas	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3	. . . . .	3:848$634	587$064
Mogul	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	10	32:173$894	4:937$839	2:528$375
Consolidation . .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	6	24:618$287	1:922$528	838$472
	2	. . . . .	4:973$093	. . . . .	33	83:381$135	18:582$361	13:985$522

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Norte):

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	12	59:053$803	5:309$722	1:381$508
Cargas.	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	11	140:676$415		
Mogul	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	7	8:632$861	1:360$482	2:913$633
Consolidation. . .	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	5	18:503$080	4:54 $051	
	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	35	186:866$159	11:216$255	4:295$141

As reparações constantes destes quadros importaram em . . 1.935:121$867

As executadas em 1899 attingiram a. . . . . 1.804:316$721

A média geral destas reparações por locomotiva foi:

1900 . . . . . 7:114$418

1899 . . . . . 6:264$988

Comparadas as despezas realizadas em 1900, com as reparações das locomotivas no Engenho de Dentro e nos depositos da Locomoção, com as importancias respectivas de 1900, resulta o seguinte:

	Pessoal	Material	Total
1900.	1.170:876$910	865:264$315	2.036:141$225
1899.	1.071:261$450	766:808$814	1.838:070$264
Differença para mais. .	99:615$460	98:455$501	198:070$961

O quadro seguinte refere-se á despeza total das reparações das locomotivas, desde 1885, e das importancias de reparações por locomotiva tendo percorrido mais de 100 kilometros e a média por locomotiva-kilometro:

ANNOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO	PERCURSO KILOMETRICO	IMPORTANCIA DAS REPARAÇÕES	POR LOCOMOTIVA	POR KILOMETRO
1885	110	2.811.817	307:734$205	2:797$583	109,3
1886	119	2.987.884	337:231$242	2:835$195	112,8
1887	120	3.242.418	347:015$170	3:048$700	113,2
1888	121	3.477.293	352:338$982	2:911$892	101,3
1889	131	3.918.729	347.054$573	2:801$096	93,6
1890	135	4.222.702	483:116$330	3:625$161	115,[illegible]
1891	151	5.449.343	619:318$182	4:041$811	111,9
1892	189	6.224.953	760:253$181	4:022$560	122,1
1893	214	6.910.477	1.158:285$387	5:459$767	166,8
1894	210	6.913.073	1.083:324$631	5:159$926	156,7
1895	215	7.345.408	1.478:017$871	6:032$726	102,5
1896	258	8.013.898	2.335:256$840	9:051$383	291,3
1897	242	8.569.074	2.164:022$571	8:942$242	252,5
1898	244	8.231.175	1.665:151$805	6:824$302	202,5
1899	238	7.641.898	1.838:070$264	7:722$[illegible]84	239,8
1900	303	7.977.804	2.035:141$225	6:719$038	255,2

Reparações de carros e vagões

O numero de carros e vagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro em 1900, foi:

Carros de viajantes, correio, bagagem e chefe de trem.	185
Vagões de mercadorias e diversos.	1.673
Total	1 858

Em 1899, tinha sido:

Carros de viajantes, correio, bagagem e chefe de trem.	220
Vagões de mercadorias e diversos.	1.238
Total.	1.458

Com a reparação de carros e vagões nas officinas do Engenho de Dentro, estações e diversos depositos, despenderam-se durante o anno de 1900 . . .	2.131:190$502
Tendo sido respectivamente a despeza de 1899. . .	2.849:120$321
Ou menos em 1900.	717:929$819

Comparando com as importancias de 1899 e discriminadas por pessoal e material, foram as seguintes as importancias das reparações de carros e vagões nos dois annos:

Officinas do Engenho de Dentro, depositos e estações:

	Pessoal	Material	Total
1900.	836:966$534	1.269:223$968	2.131:190$502
1899.	871:138$878	1.977:981$443	2.849:120$321
Menos em 1900	9:172$344	708:757$475	717:929$819

Ou separadamente nas officinas do Engenho de Dentro:

	Pessoal	Material	Total
1900.	596:986$966	1.161:450$620	1.758:437$586
1899.	594:442$494	1.845:931$911	2.440:374$405
Mais em 1900.	254$472	683:481$291	681:936$819
Menos em 1900		. . . . .	. . . . .

Depositos e estações:

	Pessoal	Material	Total
1900.	264:979$568	107:773$348	372:752$916
1899.	276:696$384	132:049$532	408:745$916
Menos em 1900	11:716$816	24:276$184	35:993$000

Divididas as despezas de carros e vagões pelas especies de vehiculos teremos:

Para carros de viajantes, chefe de trem, correio e bagagem. . .	876:353$579
Para vagões de mercadorias e diversos	1.254:836$923
Total.	2.131:190$502

As quotas das despezas com as reparações dos vehiculos executadas nas officinas do Engenho de Dentro, foram em 1900:

Carros de viajantes, chefe de trem, correio e bagagem. . . .	740:674$655
Vagões de mercadorias e diversos	1.017:762$931
Total.	1.758:437$586

As quotas foram respectivamente as correspondentes em 1899:

	Inferior
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem . .	26:529$351
Vagões de mercadorias e diversos	655:407$468

As quotas das despezas com a reparação de carros e vagões nas officinas do Engenho de Dentro, subdividem-se pelos vehiculos das linhas de $1^m,60$ e de $1^m,00$ do seguinte modo:

DESIGNAÇÃO	m BITOLA DE 1,60	m BITOLA DE 1,00 (LAFAYETTE)	m BITOLA DE 1,00 (NORTE)	TOTAL
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagens	738:195$293	2:479$362	—	740:674$655
Vagões de mercadorias e diversos. .	1.011:073$879	6:689$042	—	1.017:762$931
	1.749:269$172	9:168$404	—	1.758:437$586

As quotas das despezas com reparações nos depositos e estações distribuem-se do seguinte modo:

DESIGNAÇÃO	m BITOLA DE 1,60	m BITOLA DE 1,00 (LAFAYETTE)	m BITOLA DE 1,00 (NORTE)	TOTAL
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagens.	61:617$060	28:560$469	45:501$395	135:678$924
Vagões de mercadorias e diversos . .	100:364$423	52:634$465	84:075$104	237:073$992
	161:981$483	81:194$934	129:576$499	372:752$916

As médias por vehiculos das importancias das reparações executadas nas officinas do Engenho de Dentro para carros e vagões na bitola de $1^m,60$ foram:

	1900	1899
Carros de viajantes, chefe de trem, correio e bagagens. .	3:990$244	3:460$746
Vagões de mercadorias e diversos.	604$347	496$414

4º — Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio

O total do custeio, comprehendendo reparação e reconstrucção do material rodante, conducção de trens em serviço do trafego, importou:

Em 1900.	11.123:969$183
» 1899.	12.376:130$144
Resultando a differença para menos	1.252:160$961

A despeza de 1900 decompõe-se do seguinte modo:

Reparação de locomotivas	2.036:141$225
» » carros e vagões	2.131:190$502
Conducção de trens	6.734:002$469
Despezas geraes e escriptorio	222:634$987
	11.123:969$183

Estas importancias, comparadas com as correspondentes do anno de 1899, dão as seguintes differenças:

Para mais:

Reparação de locomotivas	198:070$961

Para menos:

Reparação de carros e vagões.	717:929$819
Conducção de trens	727:146$873
Despezas geraes e escriptorio.	1:195$230

As unidades do trabalho especificadas e as despezas dos dois annos de 1900 e 1899, dão os seguintes coefficientes:

	1900	1899
Despeza total do custeio	11.123:969$183	12.376:130$144
Por kilometro da Estrada em trafego .	8:849$617	9:948$657
» trem-kilometro.	1$784	2$075
» locomotiva-kilometro	1$394	1$615
» vehiculo-kilometro.	147,2	182,1

Estes coefficientes comprehendem os resultados reunidos aos trechos das bitolas de 1m,60 e 1m,00; separando-se para cada uma das bitolas, teremos:

Linha de 1m,60:

	1900	1899
Despeza total do custeio	9.440:663$454	10.512:552$802
Por kilometro da Estrada em trafego.	11:775$058	13:107$921
» trem-kilometro.	1$933	2$272
» locomotiva-kilometro	1$501	1$746
» vehiculo-kilometro.	146,1	184,1

Linha de 1m,00 (Lafayette):

	1900	1899
Despeza total do custeio	763:777$816	744:170$580
Por kilometro da Estrada em trafego.	2:579$953	4:801$100
» trem-kilometro	1$183	1$284
» locomotiva-kilometro	$807	1$035
» vehiculo-kilometro.	173,4	202,4

Linha de 1m,00 (Norte) :

	1900	1899
Despeza total do custeio	919:527$913	1.119:406$762
Por kilometro da estrada em trafego .	5:749$924	7:221$979
» trem-kilometro.	1$302	1$475
» locomotiva-kilometro	1$095	1$212
» vehiculo-kilometro.	140,1	156,3

5° — Obras novas do material rodante

A importancia da despeza por conta desta verba eleva-se a 6.373:238$721, que se distribue pelas linhas de 1m,60 e 1m,00 do seguinte modo :

Linha de 1m,60	6.203:424$222
» » 1m,00	169:814$499
	6.373:238$721

Sendo estas importancias respectivamente representadas pelos seguintes despachos e material adquirido:

Linha de 1m,60 :

Construcção de seis carros frigorificos da serie **FV** para transporte de leite	849$395
Modificação dos estrados de tres carros da serie **FV** fornecidos pela Companhia Constructora . . .	2:349$809
Installação geral de apparelhos de gaz Pintch nos carros de viajantes, correio e bagagem . . .	204$480
Custo de oito locomotivas para passageiros, armadas em 1898, classe 8-30-**C**.	634:497$280
Custo de 16 locomotivas para cargas, armadas em 1898, classe 10-36-**E**	1.671:280$420
Custo de tres carros frigorificos, para conducção de leite, comprados a Trajano Medeiros & Comp. .	37:500$000
Custo de seis carros dormitorios, armados em 1898.	379:150$400
» » » » typo americano, de passageiros de 1ª classe, armados em 1898.	256:744$800
Custo de dois carros de bagagem e chefe de trem, armados em 1898	65:427$241

Custo de 200 vagões fechados de mercadorias, sobre dois trucks, menos o preço dos eixos com rodas, armados em 1898	1.359:967$624
Custo de seis vagões de conduzir gado em pé, armados em 1898	583:725$727
Custo de 50 vagões e gondolas da serie T, armados em 1898.	290:526$016
Importancia de 1.400 eixos com rodas para os 300 vagões supra	723:813$990
Importancia das reparações de quatro locomotivas nos Estados Unidos, feitas em 1898.	197:387$040
	6.203:424$222

Linha de 1m,00 (Lafayette e Norte):

Construcção de um carro de inspecção no deposito do Norte	8:291$079
Custo de 10 trucks para carros de passageiros, para o deposito do Norte.	21:356$476
Construcção de carros da serie H no deposito do Norte para o de Lafayette	8:125$344
Importancia de material para reparação de locomotivas no deposito de Lafayette	132:041$100
	169:814$499

6º — Officinas

Fundição de ferro e bronze

Fundiram-se em ferro 38.317 peças, pesando 421.990 kilos que importaram em 162:948$674, sendo esta importancia superior de 24:448$486 á correspondente em 1899, tendo sido tambem inferior ao peso em 28.398 kilos ao do anno referido.

O preço médio de ferro fundido foi de $385 por kilogramma; ou mais $085 que o seu correspondente em 1899.

A differença para mais no preço médio obtido este anno da fundição de ferro é devido á circumstancia de terem sido refundidas diversas peças de machinas e carros sem applicação e que foram lançadas pelos preços respectivos de obra nova.

Fundiram-se em bronze 11.958 peças, pesando 43.662 kilogrammas, que importaram em 107:066$593, importancia esta superior á de 1899 de 24:852$420, sendo o preço médio de 2$452 por kilogramma, ou mais 354 que em 1899, sendo a producção superior em 141 kilogrammas do referido anno.

Fornecimentos a diversos

A importancia da despeza total com o fornecimento a diversos elevou-se em 1900 a 912:349$927, tendo sido a do anno de 1899 de 994:977$286.

Esta importancia distribue-se do seguinte modo:

Estrada de Ferro do Rio d'Ouro	5:361$910
Companhia Estrada de Ferro Muzambinho. . . .	69$550
» Sapucahy	1:855$650
Empreza Industrial Melhoramentos no Brazil. . .	1:120$500
Directoria Geral dos Correios	4:450$104
Particulares	1:232$000
Diversas divisões da Estrada	898:260$213
	912:349$927

Augmento das officinas do Engenho de Dentro e Depositos

Com o augmento das officinas do Engenho de Dentro e dos depositos e suas ferramentas, despendeu-se em 1900 — 265:232$864, que foi levada á conta de capital e consta dos seguintes trabalhos:

Officinas do Engenho de Dentro

Construcção de um pequeno forno de temperar *fraises* e molas espiraes	260$756
Melhoramentos diversos	17:435$622
Material para o edificio destinado a armação e reparação de locomotivas, de accordo com o contracto firmado com o engenheiro Aquino e Castro	2:466$938

Custo de columnas de ferro fundido, ferragens, accessorios para o augmento da officina de limadores	89:043$470
Importancia da empreitada para montagem, relativa a trabalhos executados de agosto a dezembro, no edificio acima mencionado.	104:496$784
Importancia de trabalhos de empreitada executados em novembro e dezembro na construcção do novo armazem para deposito de materiaes . .	16:628$060
	230:331$630

Bitola de 1m,60

Melhoramentos no deposito de Palmyra.	1:203$328
» » » » Entre Rios. . . .	429$000
Construcção da carvoeira de Entre Rios.	32:647$256
Melhoramentos no deposito de S. Diogo	180$900
Construcção de um abrigo para machinas na estação de Belém, conforme o contracto de Themistocles Figueiredo	39:220$182
	73:680$666

Bitola de 1m,00 (Lafayette)

Melhoramentos no deposito de Lafayette	440$750

Machinas e ferramentas

As machinas e ferramentas acham-se em estado regular.

V

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

1º— Extensão da Estrada

No correr do anno nenhum augmento nem modificação houve nas linhas da Estrada, de modo que continúa a ser de 1.257^{k}714^{m},05 o comprimento da linha em trafego.

Extensão da conservação

Tambem foi de 1.309^{k}266^{m},676 a extensão das linhas sujeitas á conservação; nesse numero acham-se incluidas as linhas circular, triplice, dupla e ramaes, e excluidos os desvios.

Extensão dos desvios

No correr do anno foram construidos para o serviço da Estrada mais 4.649^{m},0 de desvios, elevando-se a 176^{k},632^{m},00 o total dessas linhas.

Desvios para particulares

Foram construidos para o serviço especial de manganez e por conta da Société Anonyme de Manganèse uma rêde de desvios de 414^{k},00 de extensão e por conta de José Gonçalves Pereira uma linha com 317^{m},50 ligando a estação Maritima ao Entreposto de Café do Estado do Rio de Janeiro.

2º— Trabalhos de gabinete

Além do serviço de expediente e ordinario do escriptorio foram organisados os seguintes trabalhos de desenhos :

46 projectos diversos.

72 cópias em papel téla.

363 cópias em papel ferro prussiato.

Revisão dos estudos de bitola larga entre Taubaté e Norte.

Calculo do movimento de terras no trecho acima citado e os seguintes estudos :

Modificação das talas de juncção do typo B

A falta de uma substituição conveniente de trilhos no trecho de bitola larga, demonstrada no capitulo que trata desse material, levou ao estudo do meio mais economico para, obedecendo á escassa verba para acquisição de trilhos, melhorar o mais possivel a linha servida pelos trilhos de typo B ($30^{kg},883$) já muito usados.

E' sabido que são as juntas dos trilhos os pontos mais fracos de uma linha e que sobre esses pontos torna-se necessaria uma conservação mais constante e portanto mais dispendiosa, mesmo quando se trata de trilhos em perfeitas condições de conservação.

Em casos como o desta Estrada, em que os trilhos já perderam bastante em sua resistencia, a conservação das juntas obrigam a penoso trabalho, a vigilancia constante e a introducção de lastro especial nestes pontos.

Embora com talas e parafusos perfeitos, essas juntas acham-se em condições muito differentes das que deveriam apresentar, estando os trilhos perfeitos.

Modificar, portanto, o typo da tala augmentando o momento de inercia e de resistencia, era a solução mais pratica e isso foi feito, estudando-se uma tala cantoneira muito approximada ás talas do typo americano.

As condições technicas desta nova tala são :

Area da secção transversal	$0,001886^{m2}$
Comprimento.	$0,60960^{m}$
Peso. furo cylindrico	8.683^{kg}
Peso. » quadrado	8.609
Peso. peso médio	8.646
Momento de inercia em relação do centro de gravidade da tala	$I = 0,000001244$
Distancia do centro de gravidade á base da tala . . .	$V = 0^{m},05135$
Momento de resistencia	$\frac{I}{V} = 0,000024$
Momento de inercia em relação ao centro de gravidade do trilho	$I' = 0,000002688$
Distancia do centro de gravidade do trilho á base da tala.	$V' = 0,0307$
Momento de resistencia.	$\frac{I}{V'} = 0,000044$

Estudo para determinar a posição mais conveniente das talas de juncção

As posições que actualmente occupam as juntas relativamente aos dormentes são duas: podem ser apoiadas sobre elles ou não.

Nesta Estrada é adoptada a junta em falso, portanto o segundo caso.

Procurou-se a qual destas disposições se deve dar preferencia á luz da theoria e da pratica.

Examinando a questão sob o ponto de vista da resistencia das juntas, verificar-se-ha depois, o que tem ensinado a pratica, sobre a posição mais conveniente das mesmas.

Se a junta apresentasse a mesma resistencia que o trilho, seria indifferente collocal-a entre dois dormentes ou apoial-a sobre um; porém, isso não se dá, visto como a junta é geralmente mais fraca que o trilho e está, portanto, mais sujeita que elle á deformação.

Dahi a necessidade de collocal-as em logar onde os esforços moleculares sejam minimos, fugindo de collocal-as nas secções de ruptura, onde os esforços moleculares são maximos.

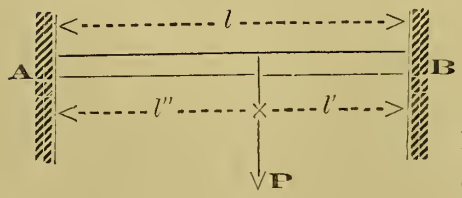
A fraqueza relativa das juntas tem sido notada em todos os tempos e é por isso que sempre o vão da junta é reduzido relativamente ao vão normal.

A determinação do ponto mais favoravel á collocação das juntas, não póde deixar de apresentar bastantes difficuldades, devido á incerteza que encontra-se na classificação do modo segundo o qual o trilho deve ser considerado relativamente aos dormentes.

Seria racional considerar-se o trilho como uma viga continua repousando sobre muitos apoios e percorrida por cargas moveis, porém os calculos que acarretaria essa consideração seriam muito complexos e perderiam uma parte do seu valor, devido ao facto dos apoios estarem raramente de nivel.

Póde-se então considerar o trilho como occupando todas as posições intermediarias entre o engastamento e o apoio simples, e começando por consideral-o como sendo uma viga engastada nas suas extremidades.

Assim sejam:



AB, a viga engastada; l, o vão; P, a carga; l'' o seu braço de alavanca em relação ao ponto A; l' o seu braço de alavanca em relação ao ponto B; X, a reacção em A; Y, a reacção em B; m, o momento de engastamento em B e M, o momento de flexão no ponto de applicação da carga.

A theoria da resistencia dos materiaes nos fornece as seguintes equações:

$$m = -\frac{Pl' l''^2}{l^2} \qquad M = \frac{2Pl'^2 l''^2}{l^3}$$

O maior momento se manifesta na extremidade B mais proxima da carga e será maximo para $l'' = \frac{2l}{3}$, isto é, quando o peso achar-se a 1/3 de B; para esta posição

$$m = -\frac{4Pl}{27} = 0{,}148\ Pl$$

Suppondo a carga no meio do vão, o momento nesse ponto será:

$$M = \frac{Pl}{8} = 0.125\ Pl$$

Suppondo a carga a 1/3 do vão, o momento nesse ponto será:

$$M = \frac{8\ Pl}{81} = 0.098\ Pl$$

Consideremos agora o trilho como sendo uma viga engastada em uma extremidade e apoiada na outra.

Teremos

$$m = -\frac{Pl'(l^2 - l''^2)}{2l^2}$$

$$M = \frac{Pl'' l'^2 (3l - l')}{2l^3}$$

Da primeira conclue-se que o momento maximo no engastamento terá logar quando:

$$l' = 0{,}422\ l$$

Para este dado, tem-se:

$$m = -0{,}192\ Pl$$

Quanto a M, será maximo quando

$$l' = 0{,}734\ l$$

Para esse dado

$$M = 0{,}174\ Pl$$

Suppondo-se $l'' = l' = \frac{l}{2}$, temos:

$$m = 0.187\ Pl$$

$$M = 0.156\ Pl$$

Suppondo-se, porém, que trata-se de uma viga apoiada.

Nesta viga, qualquer que seja a posição da carga sobre o vão, o momento nos apoios é nullo e é maximo na secção de applicação da carga.

Suppondo-se a carga no meio do vão, teremos:

$$M = 0.25\ Pl$$

Suppondo a carga a 1/3 do vão, teremos :

$$M = 0.222\ Pl$$

Com os dados provenientes dessas hypotheses, organisou-se a tabella que se segue :

NA SECÇÃO	ESFORÇO MAXIMO DESENVOLVIDO — CASO DA VIGA					
	Engastada nos topos		Engastada em um topo		Apoiada pelos topos	
	Posição da carga	Valor maximo	Posição da carga	Valor maximo	Posição da carga	Valor maximo
Extrema.	a 1/3	$\frac{0.184\ Plv}{I}$	a 0.422	$\frac{0.192\ Plv}{I}$	Qualquer	0
a 1/3.	» 1/2	$\frac{0.098\ Plv}{I}$	» 1/3	$\frac{0.098\ Plv}{I}$	a 1/3	$\frac{0.222\ Plv}{I}$
a 1/2.	» 1/2	$\frac{0.125\ Plv}{I}$	» 1/2	$\frac{0.156\ Plv}{I}$	» 1/2	$\frac{0.25\ Plv}{I}$

O exame desta tabella mostra que a junta apoiada está em peiores condições que a junta a 1/2 vão e a 1/3 do vão, salvo no caso do apoio simples, caso que mui difficilmente poderá apresentar-se.

Portanto, sob o ponto de vista da resistencia a junta a 1/2 vão é preferivel á junta apoiada e mais preferivel que ambas é a junta a 1/3 de vão.

Data de 1856 o emprego de junta a meio vão e os resultados obtidos com esse systema de junta teem sido satisfactorios : os topos dos trilhos manteem-se mais perfeitos, os dormentes contra juntas são mais estaveis e o movimento dos trens mais doce. Nesta Estrada o systema usado é o da junta a 1/2 vão, mas á vista do que fica exposto, experiencias vão ser postas em pratica afim de verificar-se se convirá a modificação aconselhada por esse pequeno estudo.

Modificação do parafuso de ligação typo B

Para uniformidade do material fixo foi modificado o typo do parafuso B, fazendo-o egual em todos os seus detalhes aos parafusos de typo C, empregado nos trilhos de $42^k,173$. Assim ter-se-ha maior facilidade para as encommendas e preços mais vantajosos para essa especie de material.

A modificação foi facil de ser levada a effeito, devido, tambem, á modificação das talas de que tratou-se no capitulo anterior.

Gabinete de ensaios

Durante o anno fizeram-se 47 experiencias nos seguintes materiaes :

Cimento.	18
Parallelipipedos	1
Oleo de banha	11
Oleo de linhaça crú.	12
Tijolos	2
Oleo de cylindro.	1
Manilhas de grés	1
Arame farpado	1

Das experiencias acima mencionadas 40 foram para o serviço da Estrada e sete para particulares, sendo destas seis em cimento e uma sobre manilhas de grés.

Os cimentos experimentados foram das seguintes marcas :

Pyramide, fornecido pela casa Hime & C.; Titan, pela Brasilian Coal Company Limited, Lonquety, Germania, Bruhau e Aalborg pela Leopoldina Railway C. Ld.

As manilhas experimentadas são de fabricação nacional—Ceramica Nacional, Cidade de Caethé, Minas Geraes.

Nas experiencias de cimento colheram-se os seguintes resultados :

NUMERO DA EXPERIENCIA	MARCAS	PEGA	PESO POR METRO CUCIBO KILOS	RESIDUOS (PENEIRA METALLICA DE 900 MALHAS POR C/M²)	RESISTENCIA A' TRACÇÃO POR C/M² — Dias				RESISTENCIA A' COMPRESSÃO POR C/M² — Dias			
					5	8	16	24	5	8	16	24
		h m				k	k	k		k	k	k
139	Pyramide (M. H. & C.)	5.15	1368.0	22.7 %	—	30.42	34.55	41.13	—	179.95	197.70	266.7
					k							
148	Leão Asul	1.15	1531.0	13.6 %	23.82	25.48	27.94	31.04	120.50	134.00	152.20	153.60
150	Lonquety.	3.10	1650.0	7.045 %	29.94	33.58	41.64	43.82	194.80	196.73	254.90	315.65
153	Titan (Brasilian Coal).	1.30	1676.0	7.0 %	27.48	33.94	37.06	36.88	163.80	143.10	253.70	228.90
158	Xadrez	4.45	1769.0	14.1 %	25.22	29.66	26.84	32.44	165.10	189.80	184.00	207.00
159	Lonquety (L. Ry). .	3.15	1718.0	6.25 %	33.44	35.07	41.00	41.20	188.87	204.67	254.53	299.60
160	Germania (L. Ry). .	3.30	1473.0	1.5 %	36.08	39.03	44.51	45.27	255.20	278.40	324.40	353.00
161	Bruhau (L. Ry) . .	5.40	1520.0	7.0 %	—	32.02	—	36.86	—	183.70	—	238.27
162	Aalborg (L. Ry) . .	4.30	1575.0	0.8 %	32.14	35.44	35.29	42.44	226.60	236 20	293.13	302.13
163	Pá.	1.30	1534.0	5.5 %	30.98	32.05	41.78	44.25	303.45	335.45	376.25	412.17
164	Leão Coroado. . .	2.15	1633.0	8.10 %	25.66	28.56	30.08	31.24	137.60	145.667	181.550	192.90
171	Aguia Preta. . . .	4.15	1665.0	14.81 %	22.52	25.22	28.16	32.155	120.40	142.40	153.60	171.85
178	Leão	4.30	1658.0	10.5 %	—	26.78	27.46	31.13	—	123.30	167.10	209.00
179	Aguia.	3.45	1628.0	12 %	—	23.66	29.00	29.44	—	131.40	160.20	181.50
134	Tres Jacarés . . .	2.0	1523.0	16.0 %	—	23.06	27.70	30.90	—	117.45	125.05	148.90
135	Pyramide	5.15	1668.0	22.7 %	—	30.42	34.55	41.13	—	179.95	197.70	266.70
136	S. Jorge.	2.0	1561.0	21 %	—	22.25	27.54	30.57	—	115.75	124.84	148.41
138	Pyramide.	5.15	1668.0	22.7 %	—	30.42	34.55	41 13	—	115.75	124.84	148.41

Os briquettes para as experiencias foram preparados com argamassa de cimento puro, com 25 °/₀ de agua doce.

Nas experiencias das amostras de oleos e outros materiaes, para fornecimentos á Estrada, foram encontradas falsificadas e de má qualidade, as seguintes :

Duas de oleo de banha, sendo uma com oleo mineral e uma, pela má qualidade e acidez do oleo.

Tres de oleo de linhaça crú—duas continham, em mistura, oleo mineral e uma, oleo de peixe.

Uma de tijolos—tijolo mal cosido e pouco resistente.

Cimento—não foi acceita uma amostra, que apresentou grande quantidade de residuos e pequena resistencia á tracção e compressão.

As manilhas nacionaes experimentadas, deram o seguinte resultado:

NUMERO DA AMOSTRA	DIMENSÕES	PESO EM KILOS		RESISTENCIA A' RUPTURA POR CARGA INTERIOR	IMPER-MEABILIDADE	OBSERVAÇÕES
		Antes da experiencia	Depois da experiencia			
1	0.10×0.60	8.750	8.750	125 lbs.	Perfeita	Não vasou
2	0.10×0.60	8.796	8.796	95 lbs.	»	» »
3	0.105×0.59	8.739	8.739	132 lbs.	»	» »

3º — Obras novas

Central

Para conclusão do ampliamento da estação Central, conforme ficou declarado no relatorio de 1899, fizeram-se os seguintes trabalhos:

No edificio Central, diversas modificações, construcção de privadas no pateo da estação, conclusão do armazem L e assentamento de novos apparelhos na cabine de signaes. As diversas quantidades e especie dos serviços executados, vão indicados na secção competente.

Melhoramentos entre Central e S. Diogo

Os melhoramentos entre Central e S. Diogo autorisados pelo decreto n. 2.895, de 9 de maio de 1898, teem tido moroso andamento, devido á falta de recursos orçamentarios; apenas a collocação de cancellas especiaes sobre as ruas transversaes á Estrada e a preparação de cantaria para a passagem inferior em Praia Formosa, teem sido possivel fazer-se.

Augmento da estação do Meyer

O grande numero de passageiros de suburbios que actualmente fornece a estação do Meyer exigiu o augmento da antiga estação, serviço esse que ficou concluido em setembro.

O augmento consta de um abrigo ao longo da plataforma, tendo altura egual á do edificio da estação, para largura $4^m,0$ e para comprimento $16^m,00$ com 64 metros quadrados de área. Os fundos e os lados desse abrigo são providos com tapamentos de madeira.

O trabalho feito, que representa uma medida urgente, é todo de caracter provisorio, pois que a futura 4ª linha alterará completamente o plano da estação que terá de ficar como a de Belém, no typo de estação ilha.

Armazem do Meyer

Sobre bases de alvenaria de pedra construiu-se um pequeno armazem de madeira que se acha collocado á esquerda da linha a poucos metros da estação. O armazem mede 10m,0 de comprimento por 4m,50 de largura, tendo para pé direito 4m,15 e para altura da plataforma 0m,80.

Esta obra e bem assim o augmento da estação foi contractada em concurrencia publica com o Engenheiro Themistocles de Figueiredo pela quantia de 10:000$000, exclusive calçamento e aterros.

Cabine de Madureira

Com o fim de garantir perfeitamente o cruzamento da linha circular no cruzamento com as linhas 1 e 2 em Madureira, foi retirada a cabine provisoria que se achava junto á estação e assentada em frente [illegible] cabine recebida de Inglaterra em fins de [illegible]

A nova cabine, que é do systema de Block, ligado á travação das agulhas, acha-se prompta e em [illegible] desde setembro. E' toda de madeira e assenta sobre um estrado elevado de 3m,60 sobre o nivel dos trilhos.

O apparelho tem 15 alavancas assim distribuidas: duas para os signaes de chegada de Cascadura, duas para os signaes de chegada do Rio das Pedras, duas para os signaes de chegada de D. Clara, duas para os signaes do block, duas para as agulhas e apparelho descarrillador, uma para o fecho de segurança e quatro sobresalentes.

Como complemento desse apparelho foram collocados 2 apparelhos de Block, um em Cascadura e outro em Rio das Pedras.

Alargamento do leito da Estrada entre Queimados e Belém

Aproveitou-se a occasião dos trabalhos para reforçamento dos aterros entre Queimados e Belém para dar-se ao leito da Estrada a largura conveniente para collocação da 2ª linha naquelle trecho.

De facto esses trabalhos foram executados sem grandes despezas. Apenas houve necessidade de prolongar algumas obras d'arte correntes e terminar as alvenarias

dos encontros e pilar da ponte sobre o rio S. Pedro, serviços esses que se impunham pelo facto de ser inevitavel o estrago pelas enchentes do rio, dos trabalhos que se achavam feitos.

Conseguiu-se, pois, deste modo, e, com pequena despeza, apromptar um trecho de linha de 13.465^{m},0 que está em condições de, com insignificantes obras, ser inaugurado, dotando a Estrada com mais um trecho de linha dupla.

Adiante acham-se indicados os diversos serviços feitos nessa obra.

Abrigo de machinas em Belém

A execução do plano de melhoramentos de Belém obrigou a demolição de um pequeno abrigo de locomotivas ali existente e a construcção de um outro. Com a mudança para o lado esquerdo da linha do serviço de reversão de locomotivas, escolheu-se para collocação de novo abrigo o espaço existente á esquerda do ramo n. 1, do triangulo de reversão, em terreno apropriado e de forte resistencia.

O novo abrigo pousa sobre um embasamento e baldrames de alvenaria de pedra, assentando a cobertura sobre columnas de duplos trilhos, com capiteis de ferro fundido, onde pousam as linhas das tesouras.

Os tapamentos dos fundos e lateraes são feitos com paineis de madeira; sobre a cobertura, corre um duplo telhado para arejamento do edificio. São em numero de quatro as linhas que occupam o abrigo que mede 500^{m2},00 de área; cada uma dessas linhas póde conter uma locomotiva, com o respectivo tender. Duas das linhas são providas de vallas de limpeza; as vallas são de alvenaria de pedra, com calçamento de tijolos.

O edificio cuja construcção custou 40:000$000 foi contractado mediante concurrencia publica, com o Engenheiro Themistocles de Figueiredo, que deu principio aos rabalhos em junho e terminou em fins de dezembro.

Agencia e restaurante de Belém

Ficou terminada essa obra, começando a funccionar o serviço de trafego e restaurante em maio.

Para a linha de chegada, lado da Central, foi construida uma plataforma.

Na terminação dos trabalhos e construcção da plataforma foram executados os serviços adiante detalhados.

Para morada do agente da estação do Commercio foi construida uma casa de typo economico.

Em Mariano Procopio foi construida a plataforma da esquerda da linha, em frente á Estação e que fazia parte do plano de modificação daquella estação.

E. DE F. CENTRAL DO BRAZIL

PLANTA DO LOCAL DA NOVA PONTE

SOBRE O RIO SANT'ANNA

no kilometro 63 + 244.^{m}00.

IMPRENSA NACIONAL

Arch. Duarte DES.

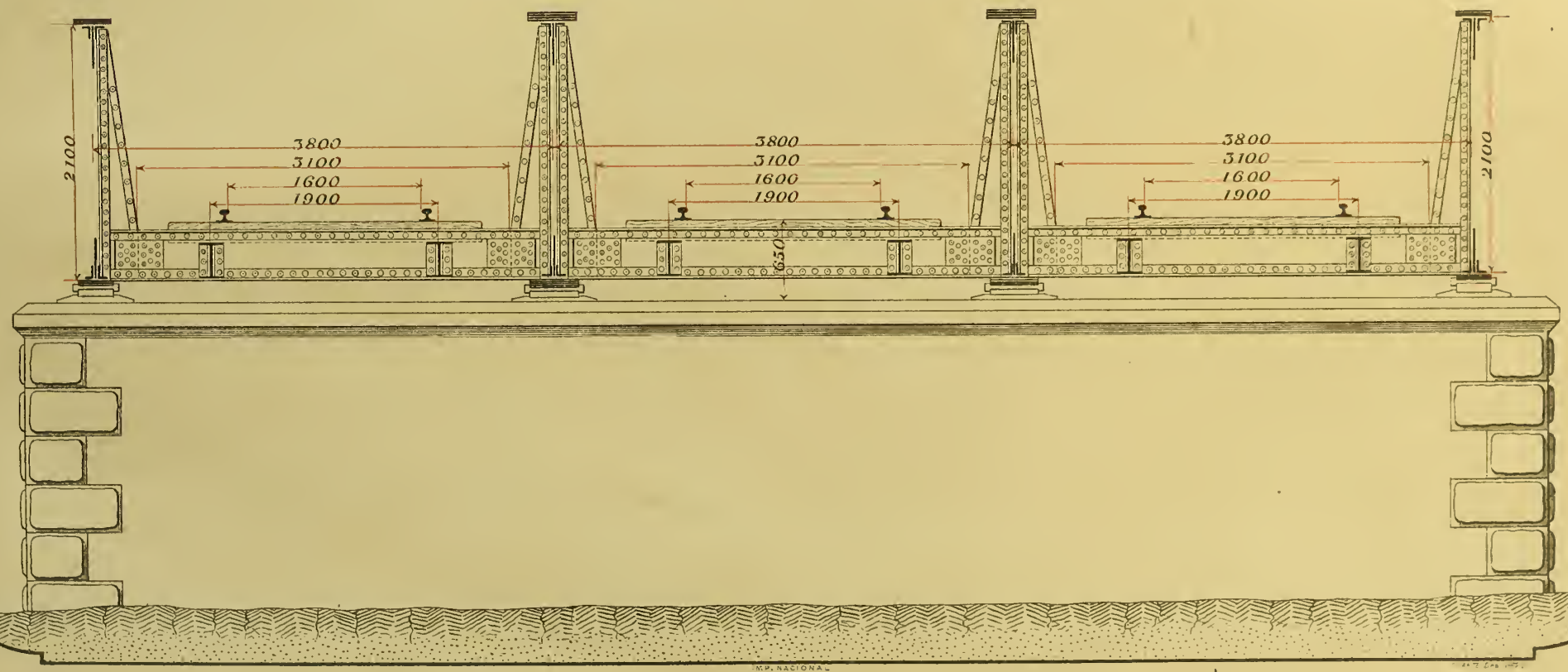
ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

SECÇÃO TRANSVERSAL DA NOVA PONTE

SOBRE O RIO SANT'ANNA

no kilometro 63+244,00

ESCALA 1:50

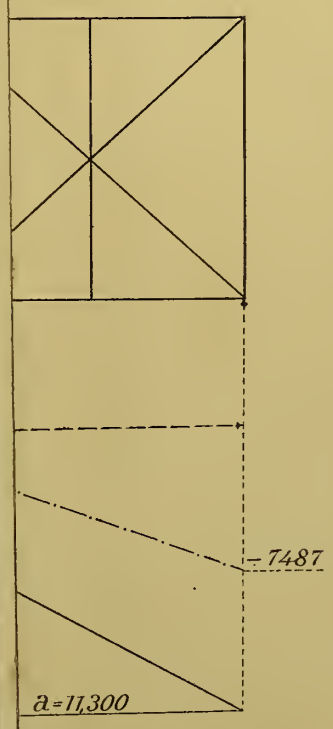


IMP. NACIONAL

L

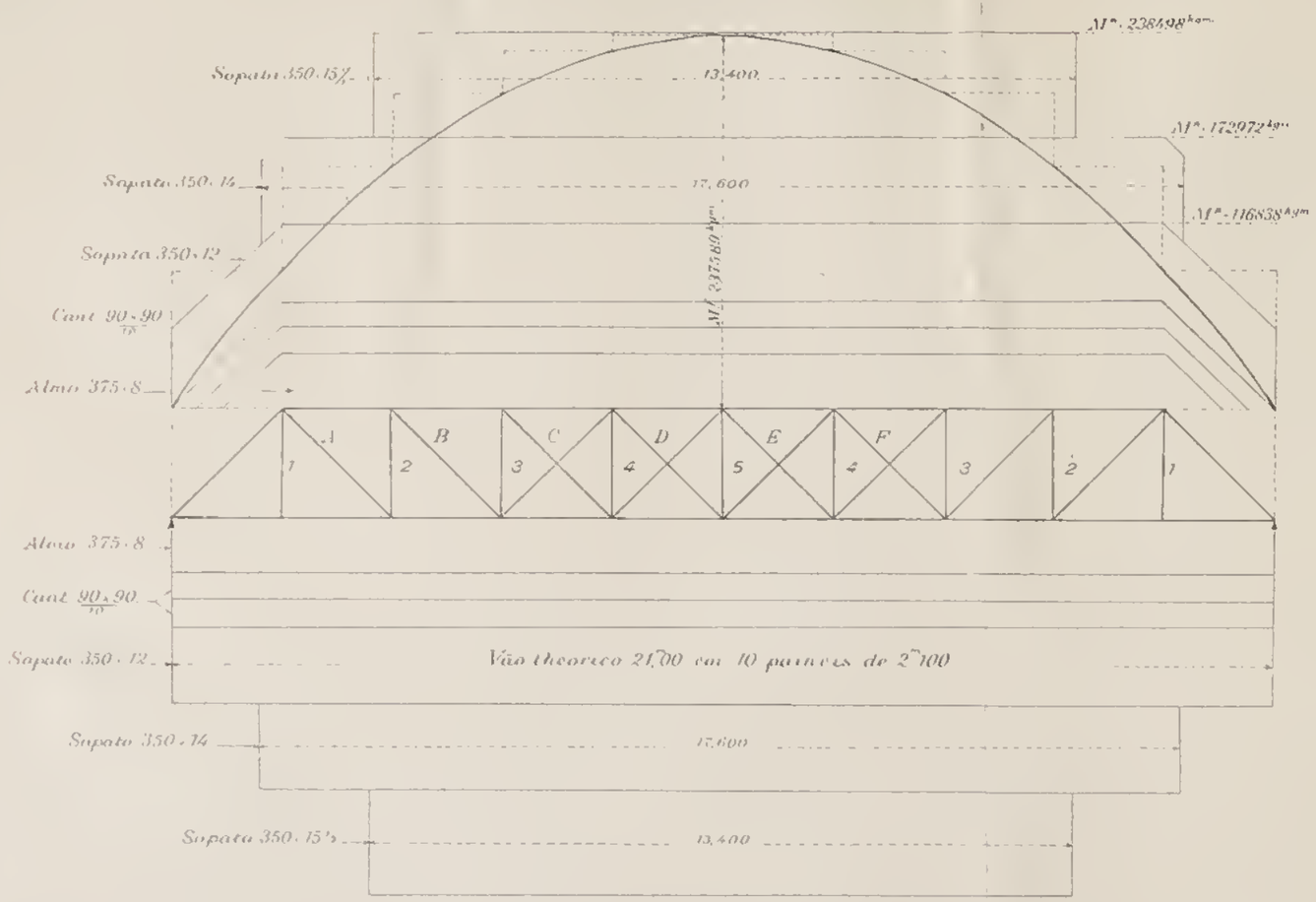
T' ANNA

NTAMENTO HORIZONTAL

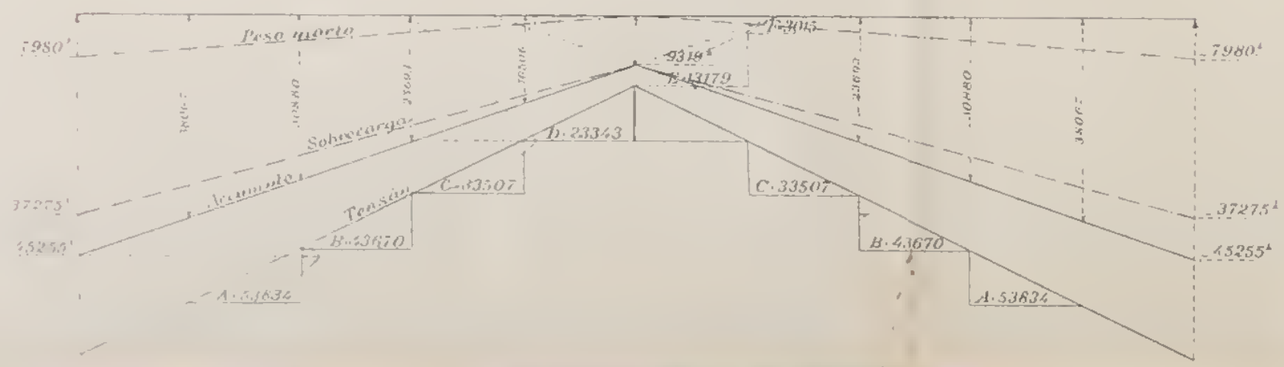


Epuras dos Momentos de Flexão, dos Momentos de Resistencia, dos Esforços Cortantes e das Tensões

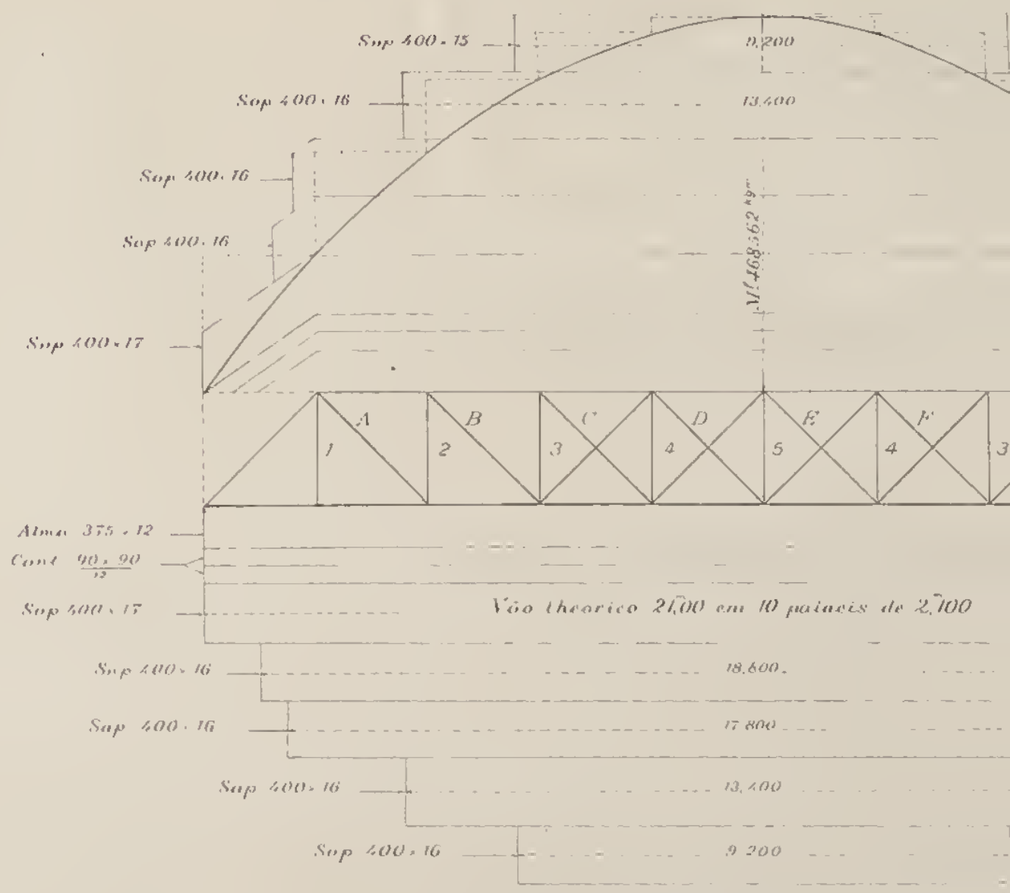
— Nas vigas principaes lateraes —



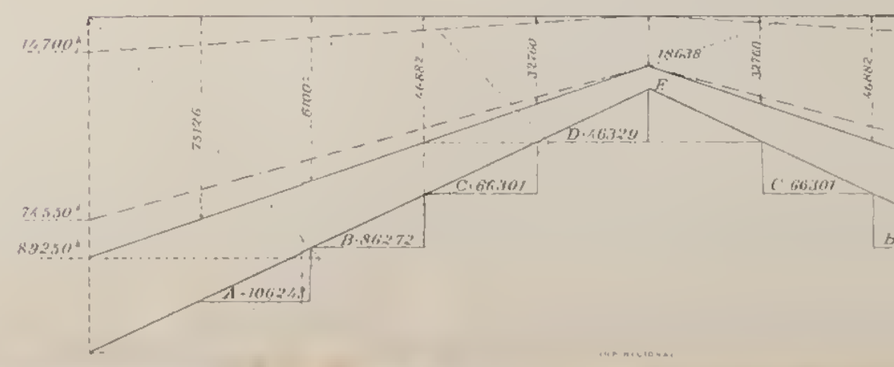
Escalas
- 0,010 por metro para os comprimentos
- 0,003 por 10000 kilogrammetros
- 0,001 por tonelada (Esforço cortante)



— Nas vigas principaes centraes —

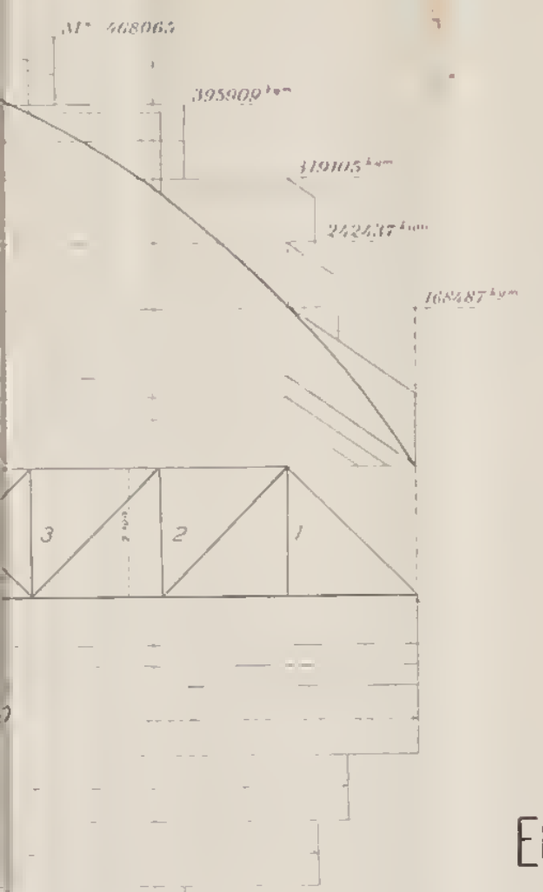


Escalas
- 0,010 por metro para os comprime
- 0,003 por 10000 kilogrammetros
- 0,0005 por tonelada (Esforço corta



ES

RAES



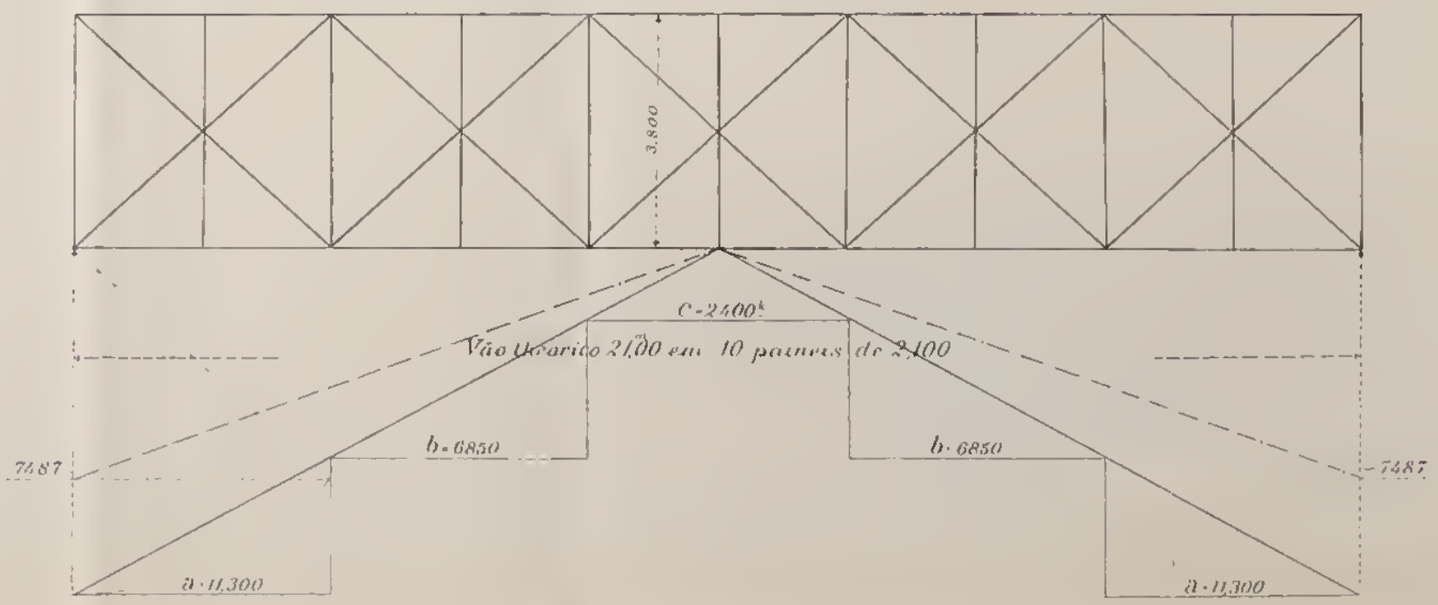
ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

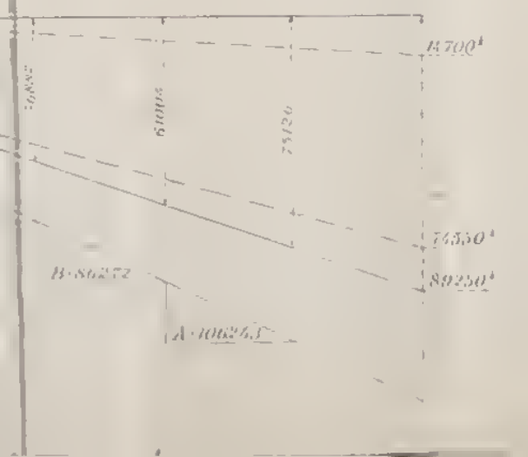
PONTE SOBRE O RIO SANT'ANNA

—Epuras—

EPURA DOS ESFORÇOS CORTANTES E DAS TENSÕES NO CONTRAVENTAMENTO HORIZONTAL

Escala de 0,005 por tonelada





TAMENTO

Secções em $^{m}/_{m^2}$	Momento d'inercia I	Trabalho á flexão e compressão
1500	0,000000890	4,00
1056	0,000000480	3,82
951	0,000000432	1,50

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZ

PONTE SOBRE O RIO SAN

—Epuras—

VIGAS LATERAES

MONTANTES

Designação	Esforços	Secções adoptadas	Secções em m/m²	Momento d'inercia I	Trabalho a flexão e compressão
1	58067	[illegible]	6208	0.000005200	6k40
2	50880	[illegible]	5208	0.000004746	6k22
3	27693	[illegible]	4032	0.000003006	6k23
4	6506	[illegible]	1532	0.000003206	4k00
	9519	[illegible]	2728	0.000001630	7k69

DIAGONAES

Designação	Esforços	Secções adoptadas	Secções brutas em m/m²	Secções liquidas em m/m²	Trabalho por m/m²
A	53834	[illegible]	9480	8512	6k32
B	43670	[illegible]	7394	6794	6k42
C	33507	[illegible]	5900	5340	6k27
D	23343	[illegible]	4116	3656	6k41
E	13179	[illegible]	3710	3310	3k98
F	5015	[illegible]	2218	1928	1k56

VIGAS CE

MONTANTES

Designação	Esforços	Secções adoptadas	Secções em m/m²	Momentos d'inercia I	Trabalho a flexão e compressão
1	75126	4 L 105×105/16	12416	0.000028567	6k17
2	61004	4 L [illegible]	9724	0.000020039	6k41
3	46882	4 L 90×90/12	8064	0.000013708	6k10
4	32760	4 L 90×90/11	8684	0.000014895	3k87
5	18638	4 L 80×80/8	4864	0.000006481	3k98

RAZIL

ANT' ANNA

CENTRAES

DIAGONAES

Designação	Esforços	Secções adoptadas	Secções brutas em m/m²	Secções liquidas em m/m²	Trabalho por m/m²
A	106243	20 20 ; 2 ∪ 140×20 / 2×17	18960	17024	6,24
B	86272	20 20 ; 1 ∪ 112×10 / 2×17	14788	13588	6,35
C	66301	20 20 ; 1 ∪ 130×10 / 2×17	11500	10260	6,46
D	46329	20 20 ; 1 ∪ 101×17 / 2×17	8232	7272	6,57
E	26357	20 20 ; 1 ∪ 105×10 / 2×17	7420	6620	3,98
F	6385	10 10 ; ∪ 250×10 / 2×17	2248	1928	3,31

CONTRAVENTAMENTO

Designação	Tensão em uma barra		Secções adoptadas	Secções em m/m²	Momento d'inercia I	Trabalho a flexão e compressão
a	11500 / 2	5650	∟ 80×80 / 10	1500	0,000000890	4,00
b	6850 / 2	3425	∟ 70×70 / 8	1056	0,000000480	3,82
c	2400 / 2	1200	∟ 70×70 / 7	931	0,000000432	1,50

Ponte sobre o rio Sant'Anna

A antiga ponte de Sant'Anna, erradamente collocada em relação ao rio, é, além desse inconveniente, fraca para o pesado serviço que o augmento do trafego exige. Uma verdadeira obra remendada, com todos os pilares e columnas escorados, desnivelando-se e afrouxando a rebitação, constantemente.

De ordem da Administração transacta, foram feitos estudos para uma nova ponte, com largura sufficiente para a futura linha dupla e ramal de Macacos.

Por essa occasião, reconheceu-se as vantagens da mudança do local da ponte, o que levou-se a effeito, conforme vai figurado na planta sob n. 1. Os trabalhos de alvenaria foram immediatamente começados, e a superstructura encommendada ás Usinas Braine-le-Comte, da Belgica.

A nova ponte, cujos trabalhos de alvenaria acham-se concluidos e os de assentamento das vigas em vespera de conclusão, tem para comprimento total $64^m,00$ entre faces de encontro; é dividida em tres vãos de $20^m,00$ cada um, assentando sobre dois encontros e dois pilares de alvenaria de apparelho. O grade da linha acha-se a $1^m,00$ sobre o nivel da maxima enchente observada. As peças mais baixas da superstructura ficam tambem a $0^m,60$ acima da maxima enchente.

Os encontros e os pilares teem para largura $12^m,60$, sendo a espessura destes ultimos de $2^m,00$.

O canal do rio passará no vão central e terá para largura $14^m,60$, ficando os dois vãos lateraes para funccionarem por occasião das enchentes.

A ponte é de estrado inferior e formada com quatro vigas, dando passagem a tres linhas, como já foi dito.

As condições technicas da superstructura vão indicadas no calculo que se segue e desenhos ns. 3 e 4.

Superstructura — Calculos justificativos

Dados numericos

Tres superstructuras semelhantes de $20^m,00$ de vão.

Comprimento total de cada uma das duas vigas lateraes.	$21^m,700$
Comprimento total de cada uma das duas vigas centraes	$21^m,700$
Vão theorico de cada uma das quatro vigas. . . .	$21^m,000$
Altura das vigas principaes	$2^m,100$

De eixo a eixo das peças de ponte.	2,100 m
» » » » » longarinas	1,900 m
Largura da linha entre os boletos dos trilhos. . . .	1,600 m

A

Determinação da sobrecarga uniformemente repartida, por metro corrente de viga que produz o mesmo effeito, que a carga rolante collocada na posição a mais desfavoravel

Os eixos de locomotivas e de tenders, que podem ser collocados sobre uma viga, de um vão theorico de 21m,00, são representados com suas cargas e posições respectivas, na figura seguinte, na qual se suppõe o primeiro eixo situado a um metro de um ponto O, tomado como origem.

A intensidade da resultante de todas as cargas consideradas tem para valor :

$$P = 9525 \times 4 + 9072 \times 2 + 15422 + 16102 + 17010 + 15825 + 6350 \times 2 = 133^t,303$$

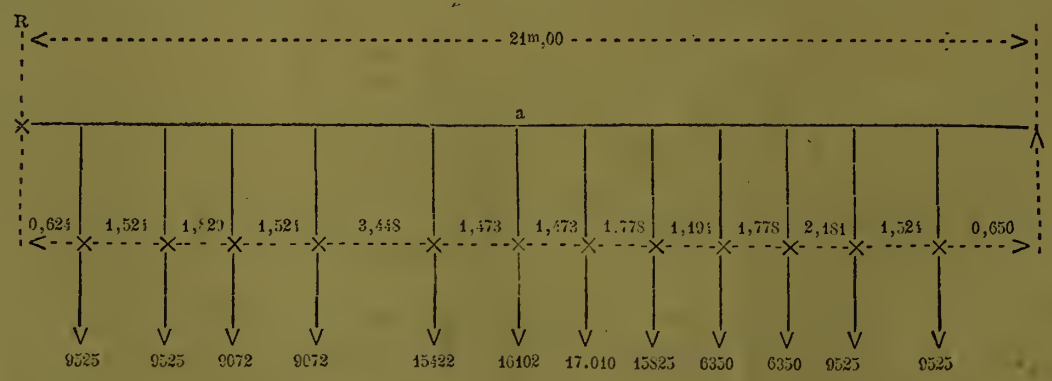
sua distancia X em relação ao ponto O é

$$x = \frac{9525\ (1 + 2,524 + 19,202 + 20,726) + 9072\ (4,353 + 5,877)}{133303} +$$

$$\frac{+ 15422 \times 9,325 + 16102 \times 10,798 + 17010 \times 12,271 +}{133303}$$

$$\frac{+ 15825 \times 14,049 + 6350\ (15,243 + 17,021}{133303} = 10^m,954$$

A posição a mais desfavoravel do trem póde ser representada como indica a figura seguinte :



A reacção R tendo para valor

$$R = \frac{9525\,(0{,}650 + 2{,}174 + 18{,}852 + 20{,}376) + 6350\,(4{,}355 + 6{,}133) +}{21{,}000}$$

$$\frac{+\,15825 \times 7{,}327 + 17{,}010 \times 9{,}105 + 16102 \times 10{,}578 + 15422 \times 12{,}051 +}{21{,}000}$$

$$\frac{+\,9072\,(15.499 + 17{,}023)}{21.000} = 66151 \text{ kilg.}$$

O momento de flexão maximo em a, será

$$M\,a = 66151 \times 10{,}422 - 15{,}422 \times 1{,}473 - 9072\,(4{,}921 + 6{,}445) -$$
$$- 9{,}525\,(8{,}274 + 9{,}798) = 391.461 \text{ kgm.}$$

e, portanto, a sobrecarga por metro corrente de cada uma das vigas principaes centraes é:

$$Q = \frac{391{,}461 \times 8}{21^2} = 7100 \text{ kilg.}$$

e para cada uma das duas vigas principaes lateraes :

$$Q' = \frac{7100}{2} = 3550 \text{ kilg.}$$

B

Vigas principaes lateraes

O peso morto por metro corrente de viga póde-se avaliar do seguinte modo :

Parte metallica.	680k	760 kilg.
Dormentes, trilhos, talas, etc.	80	
Sobrecarga por metro corrente de viga . . .	3550 kilg.	

Momento de flexão maximo

O momento de flexão maximo no meio do vão da viga tem para valor :

$$M\,m = 1/8\,(760 + 3.550)\,21{,}00^2 = 237589 \text{ kilg.}$$

Momento de resistencia

A secção corrente da viga acha-se figurada abaixo, seu modulo de flexão, feita a deducção dos furos para rebites de 20 m/m de diametro, sendo :

$\frac{I}{V} = 0{,}017975$ temos para o momento de resistencia

$$M = 0{,}017975 \times 6{,}5 = 116838 \text{ kgm.}$$

Com uma chapa supplementar de 350 × 14 e feita a deducção dos furos em *b* para rebites de 20 $^{m}/_{m}$ de diametro, o modulo de flexão é :

$$\frac{I}{V} = 0{,}026612$$

e o momento de resistencia

$$M = 0{,}026612 \times 6{,}5 = 172978 \text{ kgm.}$$

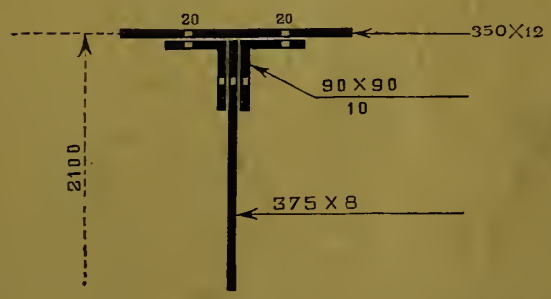


Fig. 1

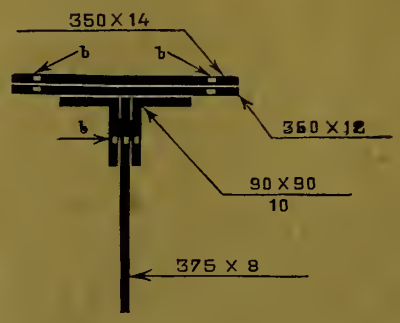


Fig. 2

Com uma segunda chapa supplementar de 350 × 15 1/2 e feita a deducção dos furos em *b* para rebites de 20 $^{m}/_{m}$ de diametro, vem

$$\frac{I}{V} = 0{,}036692$$

$$M = 0{,}036692 \times 6{,}5 = 238493 \text{ kgm.}$$

O trabalho maximo do metal no meio da viga é :

$$R = \frac{237589}{36693} = 6^{k},48 \text{ por } {}^{m}/_{m}{}^{2}$$

Esforços cortantes

MONTANTES E DIAGONAES

O esforço cortante devido ao peso morto tem para valor sobre um apoio

$$K = 1/2\ 760 \times 21 = 7980 \text{ kilg.};$$

no meio da viga este esforço é nullo.

Devido a sobrecarga tem-se, sobre um apoio

$$K_2 = 1/2\ 3550 \times 21 = 3727 \text{ kilg.}$$

no meio da viga

$$K_2 = 1/8\ 3550 \times 21 = 931 \text{ kilg.}$$

As epuras annexas a estes calculos mostram os esforços achados acima, bem como a sua somma e as tensões segundo a inclinação das diagonaes.

Duas tabellas collocadas nas epuras dão as tensões nos montantes e diagonaes e as secções respectivas adoptadas, calculadas de modo que para as barras distendidas o trabalho do metal fica inferior a 6,5 kil. por $^m/_m{}^2$, levando em conta a deducção dos furos dos rebites.

No que diz respeito ás barras comprimidas este dado de 6,5 K foi obtido tomando em consideração a influencia da flexão, pela formula seguinte, chamada das peças comprimidas:

$$\frac{P}{W} = R = \frac{1}{1 + 0{,}0001 \frac{l^2 W}{I}} \text{ em que}$$

P é o esforço de compressão.

W é a secção em $^m/_m$ da barra considerada.

I é o momento de inercia correspondente.

l é a metade do comprimento da barra supposta engastada em suas duas extremidades.

Para as barras que trabalham alternadamente por compressão e por tracção o trabalho é no maximo de 4 kilg. por $^m/_m{}^2$.

C

Vigas principaes centraes

Peso morto por metro corrente de viga :

Parte metallica	1240	1.400 kilg.
Dormentes, trilhos, etc.	160	

Sobrecarga 7100 K. por metro corrente de viga.

Momento de flexão maximo

O momento de flexão maximo no meio da viga tem para valor

$$M = 1/8\ (1400 + 7100)\ \overline{21{,}00}^2 = 468562 \text{ kgm.}$$

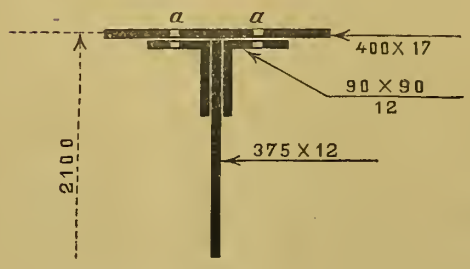


Fig. 1

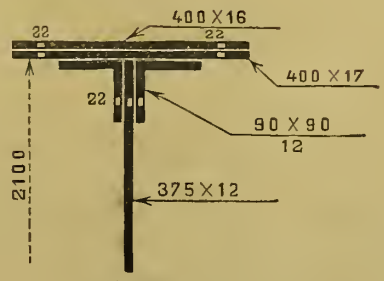


Fig. 2

A secção corrente adoptada e representada na figura 1 ao lado, nos dá como modulo de flexão, feita a deducção dos furos para rebites de 22 $^{m}/_{m}$

$$\frac{I}{V} = 0{,}025921$$

donde o momento de resistencia

$$M = 0{,}025921 \times 6{,}5 = 168487 \text{ kgm.}$$

Depois de feita a deducção dos furos para rebites de 22 $^{m}/_{m}$ de diametro (veja-se a figura 2 ao lado), obtem-se com a addição: de uma chapa de 400 × 16

$$\frac{I}{V} = 0{,}037298 \; ; \; R \; \frac{I}{V} = 242437 \text{ kgm.}$$

de duas chapas de 400 × 16

$$\frac{I}{V} = 0{,}049093 \; ; \; R \; \frac{I}{V} = 319105 \text{ kgm.}$$

de tres chapas de 400 × 16

$$\frac{I}{V} = 0{,}060900 \; ; \; R \; \frac{I}{V} = 395909 \text{ kgm.}$$

de tres chapas de 400 × 16 e
de uma chapa de 400 × 15

$$\frac{I}{V} = 0{,}072010 \; ; \; R \; \frac{I}{V} = 468065 \text{ kgm.}$$

O trabalho maximo do metal no meio da viga é

$$R = \frac{468562}{72010} = 6{,}5 \text{ por } ^{m}/_{m^2}$$

Esforços cortantes

MONTANTES E DIAGONAES

Os esforços cortantes devidos ao peso morto são sobre apoios

$$K = 1/2\, 1400 \times 21 = 14700 \text{ kilg.}$$

no meio da viga $K = 0$
os esforços cortantes devidos a sobrecarga são: sobre apoios

$$K_1 = 1/2\, 7100 \times 21 = 74550 \text{ kilg.}$$

no meio da viga

$$K_2 = 1/8\, 7100 \times 21 = 18638 \text{ kilg.}$$

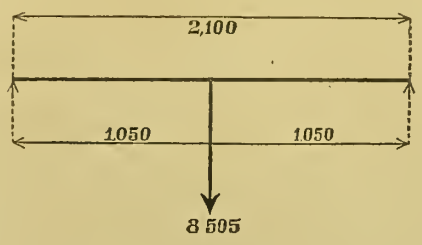
Como foi feito para as vigas lateraes, foi traçada uma epura onde os valores acima achados são indicados, bem como a sua somma e as tensões segundo a inclinação das diagonaes.

Foram adoptadas para as secções das diagonaes e dos montantes perfis taes que em nenhum caso o trabalho do metal exceda $6^k,5$ por $^m/_m{}^2$, levando em conta a deducção dos furos dos rebites nas diagonaes, e os esforços de flexão nos montantes.

Para as barras que trabalham alternadamente por compressão e por tracção trabalho foi baixado a 4 kilg. por $^m/_m{}^2$.

D

Longarinas sob a linha



A posição mais desfavoravel que podia ter a carga rolante sobre a longarina é a representada na figura ao lado.

O peso morto sendo de 165 kilg. por metro corrente, o momento de flexão será :

$$M = 1/4\ 8505 \times 2{,}10 + 1/8\ 165 \times \overset{-2}{2{,}10} = 4556 \text{ kgm.}$$

O perfil adoptado representado na figura ao lado dá para o modulo de flexão, feita a deducção dos furos para rebites de 18 $^m/_m$ de diametro

$$\frac{I}{V} = 0{,}000837$$

donde o trabalho do ferro

$$R = \frac{4556}{837} = 5^k{,}44 \text{ por } ^m/_m{}^2$$

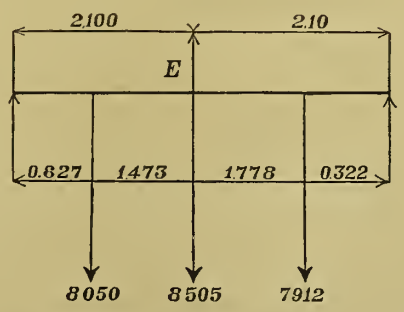
E

Peças de ponte

A reacção sobre a peça de ponte é igual a

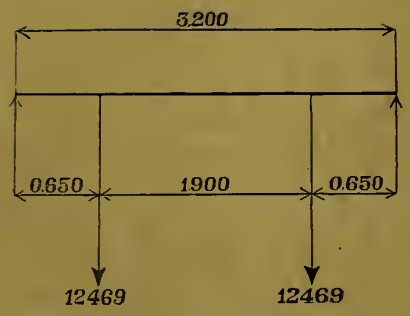
$$R = 8505 + \frac{7912 \times 0{,}322 \times 8051 \times 0{,}627}{2{,}10} +$$

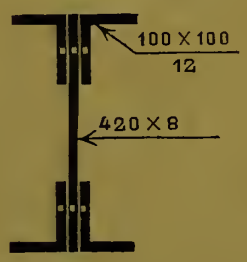
$$+ 165 \times 2{,}10 = 12469 \text{ kilg.}$$



As condições em que trabalha a peça da ponte acham-se representadas n figura ao lado.

O vão theorico é tomado entre os primeiros rebites de ligação com as chapas verticaes.





Avaliando em 100 kilg. por metro corrente o peso morto da peça de ponte o momento de flexão tem para valor

$$M = 12469 \times 0{,}650 + 1/8\ 100 \times \overline{3{,}20}^{2} = 8233 \text{ kgm.}$$

A secção adoptada representada na figura ao lado dá para modulo de flexão, feita a deducção dos furos para rebites de 20 m/m de diametro

$$\frac{I}{V} = 0{,}001530$$

donde o trabalho do ferro

$$R = \frac{8233}{1530} = 5^{k},38 \text{ por } m/m^{2}$$

F

Contraventamento horisontal

1ª HYPOTHESE

A superstructura é supposta sobrecarregada e a intensidade do vento é de 170 kg. por metro quadrado de superficie chocada.

A superficie chocada por metro corrente de viga é :

Sobre a aba inferior (bride)	0,61 m2
» o trem	3,00 m2
Total.	3,61 m2

A carga por metro corrente será portanto

$$p = 3{,}61 \times 170 = 614 \text{ kilg.}$$

2ª HYPOTHESE

A superstructúra é supposta não carregada e a intensidade do vento é de 270 k. por metro quadrado de superficie chocada.

A superficie chocada por metro corrente de viga é

Para a 1ª viga.	1,51 m2
» » 2ª » de 1,51 — $\overline{1.51}^{2}$	1,13 m2
$\overline{39.69}^{2}$	
Total	2,64 m2

donde a carga por metro corrente

$$p_1 = 2{,}64 \times 270 = 713 \text{ kilg.}$$

caso o mais desfavoravel e tem-se para esforço cortante sobre apoios

$$K = \frac{1}{2} 713 \times 21 = 7487 \text{ kilg.}$$

Foi traçada egualmente a epura destes esforços e organisado um quadro das tensões nas barras, que, levando em conta a flexão, trabalham no maximo a 4 kilos por $^{m}/_{m}^{2}$.

Officinas de creosotar dormentes

A lei n. 652 de 23 de novembro de 1899, verba 13ª, que orçou a despeza da Estrada, pessoal e material no exercicio de 1900, contemplou uma verba especial de 100:000$ para ser applicada na construcção de uma officina de creosotar dormentes.

Cumprindo-se o determinado por essa lei encommendou-se ás officinas de P. & W. Maclellan de Glasgow, por intermedio da The Brasilian Contracts Corporation Company, limited, uma installação para creosotar 250.000 dormentes por anno.

Os machinismos encommendados foram recebidos nos primeiros dias de dezembro.

No kilometro 281 + 720, linha do Centro, entre as estações de Mariano Procopio e Bemfica, ponto central e apropriado para o novo serviço, em terrenos cedidos gratuitamente á estrada pelo Sr. Dr. Constantino Paletta, foi construido o edificio para estabelecimento da officina.

O edificio é de armação de trilhos usados com coberta de zinco corrugado ; é cercado por uma parede de tijolo de $2^{m},00$ de altura e está dividido nos seguintes compartimentos : sala da caldeira, sala da machina e bomba, sala dos tanques e sala do cylindro receptor.

Occupa uma área de $314^{m2},647$ e acha-se em nivel correspondente ao grade da linha.

Os machinismos acham-se assentes, faltando pequenos serviços de rematação.

Possuem as officinas as seguintes machinas :

Um cylindro receptor de $14^{m},325$ de comprimento por $1^{m},828$ de diametro.

Um motor horisontal com cylindro de $0^{m},254$ de diametro e $0^{m},457$ de curso.

Uma caldeira horisontal, de aço, de $3^{m},048$ de comprimento por $1^{m},524$ de diametro.

Um burrinho.

Uma bomba de vacuo e pressão.

Dois tanques de ferro fundido de 6m,857 de comprimento por 2m,00 de largura e 1m,574 de altura, munidos de valvulas.

Doze carros para receber dormentes.

Um guincho para manobras de carros.

As especificações organisadas para acquisição do creosoto a empregar estabelecem as seguintes condições :

1.ª

O creosoto deve ser completamente liquido, na temperatura de 40° c.

2.ª

Ter a 50° c. uma densidade nunca menor de 1015 kilogrammas por metro cubico.

3.ª

Ser completamente soluvel na benzina.

4.ª

Conter ao menos 6 % de acido phenico ou outros principios analogos.

5.ª

Não deve deixar depositar mais de 25 % de naphtalina ou outra materia solida, na temperatura de 15 %.

Rotunda de Lafayette

Procedeu-se á construcção de uma bacia para o girador da nova rotunda de Lafayette, assentando-se tambem a mesa giratoria.

Em Silva Xavier, na linha do centro, construiu-se para o respectivo agente, uma casa de typo economico.

Nas 3ª e 4ª secções e Ramal de S. Paulo foram construidas seis casas de turmas, cujos serviços vão detalhados nos competentes logares.

Estação da Paciencia

Foi construida essa estação no km 48 + 992 do Ramal de Santa Cruz. Essa estação contém um corpo central de alvenaria de tijolo, com accommodação para a agencia, telegrapho e despacho de bagagem, e de duas alas lateraes, sendo uma destinada a sala de espera para passageiros e outra para armazem. O edificio mede 90m2,00 de área.

Casa para o chefe do 6º Deposito da Locomoção

Nas immediações das officinas do deposito, foi construida uma casa para residencia do respectivo chefe.

4º — Obras imprevistas

Teria corrido normalmente o serviço de conservação ordinaria, extraordinaria e construcção de obras novas, se não fossem as grandes chuvas que, a principiar do mez de outubro, cahiram no ramal de S. Paulo, principalmente e no interior de Minas, na zona atravessada pela linha do Centro. Essas chuvas continuaram de forma tal, que em fins de dezembro estenderam-se por toda a Estrada.

Os maiores accidentes causados pelas chuvas tiveram logar no Ramal de S. Paulo e nos pontos em seguida indicados. No dia 23 de outubro, no kilometro 264 deu-se a queda de uma barreira com um volume approximado de 80.000^{m3},0 de terra argillosa, obstruindo a linha em uma extensão de 193^{m},0. Para não interromper o trafego, forçado foi desviar-se a linha para o lado do rio Parahyba e sobre a terra desmoronada foi construida uma linha provisoria, que começou a dar passagem aos trens no dia immediato ao da queda da barreira.

Nos dias 23 e 24 de dezembro, devido ás grandes chuvas que cahiram sobre as serras da Bocaina e do Ariró, onde nascem os rios Bananal, Santo Antonio e outros affluentes do rio Parahyba, as aguas avolumaram-se e tomaram proporções assustadoras, elevando-se acima dessas pontes, cujas vigas são de alma cheia, forçaram os pilares, dando causa á demolição do pilar central da ponte de Santo Antonio, que em sua queda arrastou toda a superstructura metallica e ao solapamento de um dos pilares da ponte do Bananal, desaprumando-o por conseguinte, collocando-o sobre base falsa e desnivelando e entortando a superstructura metallica, que ficou inutilisada para dar passagem aos trens.

Na linha do Centro onde as chuvas, apezar de abundantes, não eram tão frequentes como no Ramal de S. Paulo, apenas grande numero de pequenas barreiras, no trecho da bitola estreita, tombaram sobre o leito da Estrada, obstruindo-a em differentes pontos causando pequenos atrazos aos trens. Nos outros pontos felizmente a linha tem-se mantido em estado regular, tendo-se para isso augmentado o serviço de vigilancia e conservação.

Os trabalhos executados para reparação das pontes do Ramal de S. Paulo serão indicados no relatorio de 1901 pelo facto de terem sido concluidos em janeiro deste anno.

5° — Reconstrucções

Ponte do Paraiso — Kilometro 135 + 537^{m},10

Em junho, as alvenarias attingiram, no primeiro encontro e nos quatro primeiros pilares, situados aquem do canal central, á altura das placas de apoio dos arcos da superstructura metallica. Esse serviço, porém, foi suspenso, para, aproveitando-se a estiagem do rio, atacar-se os pilares situados além do canal central.

Em julho installou-se o serviço na margem direita do rio, atacando-se em primeiro logar o pilar n. 9, que mais difficuldades offerecia.

Os trabalhos de alvenaria foram os seguintes :

No primeiro encontro fizeram-se duas fiadas de alvenaria com silhares de 0^{m},50 de altura, cinco de 0^{m},35, uma de 0^{m},30 e duas de 0^{m},25.

No pilar n. 1 fizeram-se duas fiadas de 0^{m},25 de altura.

No pilar n. 2 quatro fiadas de 0^{m}25.

No pilar n. 3 quatro fiadas de 0^{m},25.

No pilar n. 4 duas fiadas de 0^{m},35, uma de 0^{m},30 e quatro de 0^{m},25.

O volume de alvenaria de pedra apparelhada, para esse serviço, durante o anno, foi de 132^{m3},584

Nos demais pilares e 2° encontro, os trabalhos de alvenaria foram os seguintes :

No pilar n. 6, apenas construiu-se a sapata com tres fiadas de silhares de 0^{m},35 de altura e fizeram-se duas fiadas de 0^{m},50, acima das sapatas.

No pilar n. 7 fez-se a sapata com tres fiadas de 0^{m},35 e assentaram-se duas fiadas de 0^{m},50, cinco de 0^{m},35 e uma de 0^{m},30 acima das sapatas.

No pilar n. 8, além da sapata feita tambem com duas fiadas de 0^{m},35, assentaram-se duas fiadas de 0^{m},50, cinco de 0^{m},35 e uma de 0^{m},30.

No pilar n. 9, além da sapata feita com tres fiadas de 0^{m},35, assentaram-se duas fiadas de 0^{m},50, cinco de 0^{m},35 e uma de 0^{m},30.

No 2° encontro fez-se a sapata com tres fiadas de 0^{m},35 e assentaram-se mais duas fiadas de 0^{m},50, cinco de 0^{m},35 e uma de 0^{m},30.

O cubo de alvenaria de pedra apparelhada empregada nos pilares ns. 6, 7, 8 e 9 e no 2° encontro foi de 385^{m3},125.

Todo o fundo do rio é de rocha firme e, onde ella não apresentava superficie horizontal para assentar a sapata dos pilares, foi convenientemente preparada e respaldada com argamassa de cimento.

Neste trabalho que se fez nos pilares ns. 7 e 8 e no 2º encontro, o volume de alvenaria ordinaria que se empregou foi de $48^{m3},190$.

O pilar n. 9, o mais perigoso, achava-se todo gateado e percintado.

O trabalho neste pilar foi atacado em junho, quando ainda de todo não tinham as aguas do rio baixado ao nivel da estiagem, que este anno foi de muito pequena duração: urgia dar começo ao trabalho, embora luctando com embaraços. Depois de penosas tentativas conseguiu-se por meio de pranchões e tabatinga, misturada com capim, fazer uma ensecadeira que permittiu a construcção da sapata, mantendo durante todo o trabalho um serviço extenuante de esgotamento das aguas, que procuravam encher o recinto da ensecadeira.

Na construcção da sapata verificou-se, que a argamassa empregada na construcção primitiva era a mesma que até então se tinha encontrado nos pilares, onde se havia trabalhado :— argila, somente barro, sem vestigio algum de cimento e a pedra de resistencia muito fraca.

O pilar n. 9, achando-se todo percintado e gateado, era necessario, para executar-se o trabalho projectado, desmanchar o percintamento e gateamento, que mantinham em estabilidade o mesmo pilar.

Para isso foram construidos dois cavalletes de madeira de lei: um a vante e outro a ré do pilar, os quaes servindo de apoio á superstructura, recebiam desta as acções que eram destinadas ao pilar, e nessas condições proseguiram os trabalhos de reconstrucção.

O pilar n. 8 achava-se desaprumado. O seu desaprumo para o lado de montante era de $0^{m},300$ na altura de $6^{m},800$ e para o lado de vante era de $0^{m},039$, na mesma altura.

Em agosto, tendo-se de atacar o trabalho nesse pilar, demoliu-se a sua sapata e fizeram-se as escavações necessarias em torno da mesma. Com grande surpreza verificou-se que da sapata só existia o perimetro, pois que o seu interior estava ôco.

A agua penetrando por um enrocamento feito a montante e que estava sendo tambem demolido, ia levando todo o barro que enchia a fundação do pilar, ficando apenas pequenas pedras, que com o barro tinham feito, até então, o papel de alvenaria. A rocha em baixo do pilar era inclinada fortemente para o lado de montante e para vante e o pilar apoiando-se a jusante sobre a rocha, apoiava-se a montante apenas sobre tres pedras de grandes dimensões.

Esta singular construcção achava-se protegida por um enrocamento que impedia que as aguas a solapassem.

Com calços de madeira de lei e silhares calçou-se o pilar de modo a pre-

venir qualquer accidente na passagem dos trens e, com a urgencia que o caso requeria, fizeram-se degráos horizontaes na superficie inclinada da pedra e depois de fechado o perimetro com silhares, na cavidade foi collocado concreto, que bem soccado tomou todos os vasios existentes.

A estes graves defeitos de construcção das alvenarias cumpre assignalar os dos arcos metallicos.

A placa de apoio do arco n. 8 no pilar n. 8, lado de montante, tinha falta de dois chumbadores, encontrando-se os furos das placas, para tal fim, cheios de cimento e a porca presa á placa, tambem por cimento.

O contacto dos arcos com as placas de apoio não existe em quasi todos os vãos.

Grande numero de placas assentam ou em juntas das alvenarias ou em creação : em taes condições não é para admirar que todas as placas de apoio estejam partidas em dois, tres e mais pedaços e as alvenarias em ruinas, nos pontos de apoio, contribuindo para o máo estado das alvenarias a pessima qualidade da pedra e a ausencia de cimento na argamassa.

A pedra que se empregou na construcção parece ter sido apanhada nas margens do rio e no leito do mesmo, tal é a semelhança de uma com outra, comparando-se-as.

Predomina nella em grande proporção a mica de cor preta e submettida a pequena compressão se desmancha, deixando ver que os seus elementos constitutivos são mal dispostos e de grã irregular e grossa.

A ausencia da argamassa de cimento é absoluta, em todo o correr da reconstrucção, só tem-se achado barro misturado com areia, servindo de argamassa.

Na reconstrucção dos pilares, o granito que está sendo empregado é procedente de blócos erraticos que existem além de Lafayette, perto da estação de Gagé.

Nelle predomina o quartzo, o que lhe dá dureza extraordinaria : é de grã fina e homogenea.

Na relação que se segue se verá a quantidade de silhares que foi fornecida para o trabalho da ponte até o dia 31 de dezembro ultimo :

Relação dos silhares

Silhares	de	0m,50	de	altura	406,	cubando. . . .	135,271 m3
»	»	0m,45	»	»	105	»	27,940 m3
»	»	0m,40	»	»	2	»	0,288 m3
»	»	0m,35	»	»	980	»	212,846 m3

Silhares de $0^m,30$ de altura	718,	cubando. . . .		$123,297^{m3}$
» » $0^m,25$ » »	496	»		$70,491^{m3}$
Quantidade total . .	2707			570,133

A areia que está sendo empregada na preparação da argamassa é quartzosa, perfeitamente limpa de terras e de mica, de grã grossa e egual.

A principio a areia era extrahida de um pequeno banco existente no kilometro 147 e actualmente é extrahida de um grande banco, que existe no kilometro 196.

A agua empregada tem sido a do rio, por ser a mais facil de obter.

Quanto ao cimento tem-se empregado em larga escala o de marca « Lonquety » Demarle & Comp., que é o mais estimado e outras marcas reputadas como boas.

A dosagem das argamassas tem sido de um de cimento e dois de areia, para fundações e sapatas e no mais, de um de cimento e tres de areia.

O trabalho em execução, consiste em fazer a extracção das pedras exteriores dos pilares e substituil-as por silhares novos, amarrando-os convenientemente com a alvenaria velha. E' por assim dizer o revestimento externo dos pilares, tendo esse revestimento a espessura variavel (conforme a amarração) de $0^m,60$ a $1^m,60$ e dando ao pilar secção differente e maior.

Este trabalho é por sua natureza moroso, por isso, que deve-se ter sempre em vista a segurança da circulação dos trens.

Todas as precauções necessarias teem sido tomadas para extrahir-se a alvenaria velha, o que se tem feito pedra por pedra, com o auxilio de brocas e guilhos. Depois de extrahida cada pedra, o logar de onde ella sahiu é calçado por meio de calços de madeira de lei, até ser collocado o novo silhar.

Cada pilar occupava a àrea de $20^{m2},02$ e, executada a modificação, fica occupando a área de $27^{m2},49$.

Como grande medida de segurança fez-se um trabalho de escoramento, que para ficar concluido pouco falta. Reconhecendo-se que os apoios dos arcos não offereciam segurança que as alvenarias fendidas em muitos logares podiam no correr no trabalho e, por qualquer circumstancia imprevista, comprometter a estabilidade da superstructura mais do que já estava, resolveu-se a construcção de cavalletes para escorar a superstructura, descarregando por completo os arcos metallicos. Só foram escorados os vãos pequenos ; o central não o foi por não ser necessario. São portanto nove vãos, cujos arcos estão descarregados, cada vão medindo $15^m,20$.

Em cada vão existem tres cavalletes, mas sendo de $7^m,20$ a distancia do ultimo cavallete de um vão, para o primeiro do vão immediato, levantou-se entre elles um cavallete, cujo eixo passando pelo meio daquella distancia, passa tambem, pelo

centro de cada pilar. São portanto 27 cavalletes, situados dentro dos vãos e 11 cavalletes, nos pilares.

Os cavalletes são feitos de vigas de madeira de lei de $0^m,30 \times 0^m,35$ de esquadria. São compostos de seis peças : duas vigas a prumo; da extremidade superior e no mesmo plano dellas, outras duas inclinadas, que como as primeiras, se apoiam em baixo em uma sapata formada por outra viga e por cima um cabeçote. As duas vigas de prumo e as duas inclinadas, são abraçadas por travessas de madeira de lei, de $0^m,30 \times 0^m,15$, a meia altura do cavallete.

Sòbre os cabeçotes se apoiam tres ordens parallelas de vigas longitudinaes : a do meio dirigida segundo o eixo da linha e as outras duas encostando-se externamente aos arcos. Apoiam-se tambem nos cabeçotes as cordas superiores dos arcos da superstructura metallica.

As traversinas da ponte se apoiam então, nas tres ordens das vigas longitudinaes e nas duas cordas superiores dos arcos.

O escoramento está feito de forma, que podem os arcos ser desmontados e sem embaraço podem ser montadas as peças da superstructura nova.

Todas as precauções foram tomadas para os cavalletes resistirem á correnteza do rio. Assim as sapatas dos cavalletes foram solidamente chumbadas á rocha do leito do rio ou em pilastras de alvenaria, prêviamente construidas, nos pontos onde faltava a rocha.

O rio, na noite de 24 de dezembro, tendo subido cerca de quatro metros acima da estiagem, nenhum damno causou aos cavalletes, não obstante nelles se engastarem grossos troncos e grandes arvores que desceram pela corrente.

Os trabalhos executados durante o anno foram os que se seguem : Nos vãos aquem do canal central, de numeros 1, 2, 3, 4 e 5 assentaram-se seis cavalletes e tres ordens de vigas longitudinaes sobre os cavalletes, nos tres primeiros vãos ou sejam 156 metros lineares de vigas. Nos vãos 7, 8, 9 e 10 situados para além do canal central o trabalho ficou completo, isto é, assentaram-se 17 cavalletes e 204 metros lineares de vigas longitudinaes sobre os cavalletes.

Além dos trabalhos mencionados, se fizeram ainda durante o anno os seguintes trabalhos preparatorios:

Ao longo da ponte e a ella encostada, do lado de montante foi construida uma ponte provisoria de 96 metros de comprimento, desde o pilar n. 6 até á margem direita do rio, para serviço de transporte dos materiaes necessarios para execução dos trabalhos de reconstrução das alvenarias dos pilares e do escoramento. O estrado dessa ponte está a $2^m,80$ acima das sapatas dos pilares da ponte e mede $2^m,10$ de largura. E' construida de taboas de regeito pregadas sobre longarinas e

travessas que se apoiam em cavalletes feitos de pernas de serra de pinho de riga.

Construiu-se na margem direita do rio, junto ao encontro uma coberta de $14^m,\times 4$ com $3^m,5$ de pé direito, para abrigar material e installação da forja.

Além destes trabalhos, outros de menor importancia foram feitos, como sejam cunhas, calços, reguas, sutas, etc.

Na reconstrucção das alvenarias desde junho de 1899 em que começaram os trabalhos, até 31 de dezembro ultimo, empregaram-se 899 barricas de cimento, 24.800 kilos de carvão de forja e 3.964 kilos de aço para ferramentas.

No escoramento da superstructura, no mesmo periodo de tempo, empregaram-se 241 vigas de madeira de lei de esquadrias de $0^m,25\times 0^m,25$ até $0^m,40\times 0^m,45$, sendo 112 de $0^m,30\times 0^m,30$.

Medem as 241 vigas o comprimento total de $2116^m,84$ cubando o volume de 225^{m3}.

6° — Conservação

Trilhos e accessòrios

O estado dos trilhos de 30 kilogrammas por metro corrente empregados na linha de bitola larga exige a substituição em maior escala do que se tem feito até aqui a bem da segurança da circulação e da economia da conservação, bastante sacrificada com a existencia de tal material em serviço, o qual já perdeu não pequena parte de seu peso e tem as deformações conhecidas pelo relatorio do anno passado.

Na 3ª Secção, de Barra a Entre Rios (90 kilometros) e na parte do Ramal de S. Paulo comprehendida entre Barra e Cachoeira (157 kilometros), o estado desse material, em serviço ha mais de 20 annos e supportando locomotivas cujo peso por eixo tem sempre angmentado, deixa muito a desejar.

Tem-se repetido as fracturas de trilhos com a passagem dos trens e se até aqui não tem havido accidente de maior monta é devido a escrupulosa vigilancia, que permitte o exame dos trilhos apóz a passagem dos trens e a sua immediata substituição por trilhos tambem retirados de outros pontos onde teem sido feitas as substituições.

Continua-se a empregar na transformação da linha de bitola larga o unico trilho que se importa actualmente, typo C, do peso de 42^k, por metro corrente.

Infelizmente essa transformação não tem podido ser feita, a não ser nas 1ª e 2ª Secções, por falta de recursos orçamentarios.

Os trilhos retirados que ainda podem supportar algum trabalho estão sendo empregados na bitola estreita, Ramal de Ouro Preto, na parte da linha mais trafegada devido ao serviço de manganez.

Na bitola estreita do Ramal de S. Paulo, onde tambem se acha fortemente usada a parte da linha da antiga Companhia que não póde ser transformada, vão ser empregados os mesmos trilhos.

O emprego de trilhos em substituições, transformações, etc., elevou-se a 2803t,378 sendo que desses 1582t,622 são do novo typo.

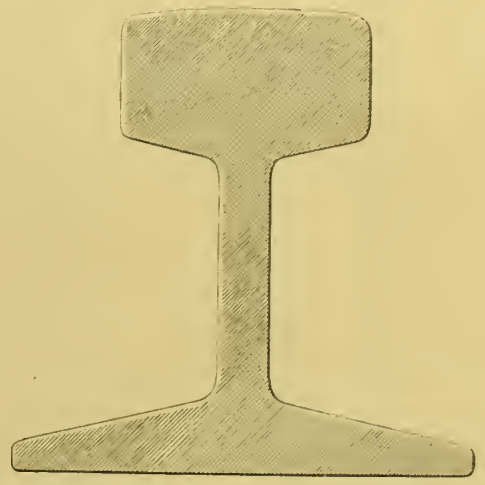
Foram tambem empregados 774t,951 de talas de juncção, parafusos de ligação, tirefonds, grampos e placas de apoio.

	Posição kilometrica	Marca e typo do trilho	Condições technicas da linha: Tang. ou curva de um raio de	Condições technicas da linha: Nivel ou rampa de	Especie do lastro	Annos de serviço	Peso do trilho por m/c: Novo	Peso do trilho por m/c: Quando retirado da linha	Peso perdido por m/c	
			m				Kg.	Kg.	Kg.	
Linha do Centro	3 + 675	Krupp C	429.76	0.0024	Pedra britada	4	42.173	42.00	0.173	
	12	» »	Tang.	Nivel	» »	2	42.173	42 050	0.123	Estava com a alma falhada.
	24 + 203	Isbergue B	Tang.	Nivel	Terra	13	30.883	29.348	1.535	
	75 + 474	Angleur »	224.760	0.0115	Terra arenosa	16	30.883	26.250	4.633	
	76 + 640	Isbergue »	Tang.	0.018	Terra	18	30.883	29.348	1.535	
	84 + 887	Doubais »	286.54	0.018	Pedra britada	18	30.883	27.340	3.543	
	88 + 858	Krupp C	Tang.	Nivel	Terra	3	42.173	42.070	0.103	
	108	Angleur B	Tang.	Nivel	»	16	30.883	29.711	1.172	
	118 + 566	» »	229.26	0.012	»	17	30.883	30.883	0.000	
	315 + 185	» »	Tang.	Nivel	Pedra britada	15	30.883	30.883	0.000	
	324 + 068	» »	191.07	Nivel	Argilla	15	30.883	26.794	4.089	
	339 + 909	Bla enavon B	199.95	0.010	Terra	15	30.883	30.883	0.000	
	517 + 320	» a	202.30	0.010	»	13.5	19.600	19.241	0.359	
	618 + 149	Bochun »	Tang.	0.010	»	6	19.600	19.560	0.040	
Ramal de S. Paulo	108 + 800	Angleur B	572.99	Nivel	»	15	30.883	27.781	3.112	
	118 + 820	» »	286.54	0.0125	»	13	30.883	29.378	1.505	
	128 + 200	» »	2.147.00	0.008	»	13	30.883	30.379	0.504	
	133 + 900	» »	382.02	0.003	»	12.5	30.883	27.611	3.272	
	167 + 840	» »	Tang.	Nivel	»	15	30.883	27.572	3.311	
	171 + 380	» »	382.02	0.001	»	17	30.883	25.898	4.985	
Ramal de Ouro Preto	512 + 267	Bochun a	382.02	0.0203	Pedra britada	12	19.600	19.560	0.040	
	520 + 830	» »	Tang.	Nivel	» »	12	19.600	19.600	0.000	
	527 + 965	» »	458.40	0.0252	Terra	12	19.600	19.600	0.000	
	528 + 768	» »	352.64	0.0258	Pedra britada	12	19.600	17.716	1.824	

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

TRILHO TYPO C

Este trilho achava-se ligado ao cruzamento do mesmo typo na Estação do ENG.º de DENTRO, linha nº 1 e foi partido no dia 21 de Abril de 1900 na passagem de um trem de carga.



Escala, 1:2

IMP. NACIONAL.

O desenho n. 5 mostra uma fractura de trilho Krupp, typo C, com dois annos de serviço e collocado no pateo da estação do Engenho de Dentro. O trilho achava-se collocado sobre dormentes novos, em lastro de pedra britada, e o accidente deu-se por occasião da passagem de um trem de cargas.

Chaves e corações

O numero de pares de chaves empregadas attingiu a 91, sendo 70 novas e 21 usadas.

A distribuição desse material foi a seguinte :

	Bitola de 1m,60 Chaves		Bitola de 1m,00 Chaves	
	Novas	Usadas	Novas	Usadas
Em substituições e transformações :				
Linha do Centro	42	6	.....	3
Ramal de S. Paulo	3	3	8	
Ramal de Ouro Preto	.....	.....	4	
Em construcção de desvios e linhas secundarias :				
Linha do Centro	12	5		
Ramal de Porto Novo	1	1		
Ramal de Ouro Preto	.....	.....	.....	3

Foram empregadas na bitola larga 5 chaves duplas, sendo 3 novas e 2 usadas.

O numero de corações empregados foi de 86, dos quaes 73 novos e 13 usados, com a seguinte applicação :

	Bitola de $1^m,6$ Corações		Bitola de $1^m,0$ Corações	
	Novos	Usados	Novos	Usados
Em transformações e substituições :				
Linha do Centro	47	4	1	
Ramal da Gambôa	4			
Ramal de S. Paulo	4	1	2	
Ramal de Porto Novo	4			
Ramal de Ouro Preto	.....	.....	3	3
Em construcção de desvios e linhas secundarias :				
Linha do Centro	5	5	1	
Ramal de Porto Novo	2			

Linha e desvios

Construiu-se um desvio na estação Dr. Frontin, com trilhos de aço typo B, na extensão de $190^m,0$. Para a execução deste trabalho rampou-se um córte, extrahindo-se $260^{m3},000$ de terra.

Augmentou-se um outro na estação do Engenho de Dentro, em $29^m,00$, formado com trilhos de aço typo B.

No reforçamento dos aterros entre Queimados e Belém fizeram-se os seguintes trabalhos :

Assentamento de $4409^m,00$ de linhas com trilhos typo C.

Abertura de $670^m,0$ de vallas.

Roçagem de $3000^{m2},00$ de mato.

Rampamento de um córte, extrahindo-se $1840^{m3},500$ de terra.

Emprego de $2393^{m3},440$ de macadam, em nivelamento da linha e $53541^{m3},000$ de terras, em reforçamento de aterros.

Augmento da ponte de S. Pedro

Escavações	$334,950^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$128,329^{m3}$
Pedra apparelhada	$152,914^{m3}$
Concreto	$92,992^{m3}$

Collocação de 30 estacas de madeira de lei.

Augmento de um pontilhão no Kilometro 60+901^{m},00

Escavações	$34,560^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$50,756^{m3}$
» de lajões.	$25,110^{m3}$
Idem de tijolo	$28,050^{m3}$
Rejuntamento	$50,000^{m2}$

Construcção de um boeiro no Kilometro 50+884^{m},00

Alvenaria de pedra com argamassa	$17,250^{m3}$
Idem de pedra secca	$12,040^{m3}$
Pedra apparelhada.	$26,208^{m3}$

Secção de vasão 0^{m},60 × 1^{m},80.

2ª Secção

Assentamento de uma linha por trás da nova agencia em Belem, na extensão de 1892^{m},74, com trilhos typo B : para a execução deste trabalho, foi necessario augmentar-se dois boeiros, sendo um de 9^{m},00 e outro de 7^{m},00, empregando-se neste 13^{m3},720 de alvenaria de pedra, com argamassa e naquelle 22^{m3},680 da mesma alvenaria e 3^{m3},840 de lajões no capeamento.

Augmento, de 210^{m},00 com trilhos de aço de 2ª secção, do desvio da carvoeira em Belem.

5ª Secção

Construcção de um desvio na estação de Bemfica, formado com trilhos de aço de 2ª secção e tendo de extensão 609^{m},00, para facilitar o embarque de gado.

No nivelamento desse desvio, empregaram-se 2240^{m3},000 de terra. Ainda para a construcção desse desvio, foi mister augmentar-se de 3^{m},00 o pontilhão do Klm. 288 + 866^{m}, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	$33,920^{m3}$
Idem de pedra secca	$26,160^{m3}$
Rejuntamento	$68,90^{m2}$

Construcção de uma linha no kilometro 281 + 720^{m},00 com trilhos de aço de 2ª secção, na extensão de 300^{m},00 para a officina de creosotar dormentes. Afim de formar-se um triangulo de reversão foi construida outra linha com o mesmo typo de trilhos, na extensão de 220^{m},00. A terra empregada na preparação do leito, attingiu o volume de 2210^{m3},000.

Ramal de S. Paulo

Augmento de 164^{m},00 com trilhos typo b de um desvio em Jacarehy.

Ramal de Porto Novo

Construcção de um desvio na estação de Anta, formado com trilhos de aço typo B com 231^{m},40 de extensão, para cruzamento de trens.

Ramal de Ouro Preto

Construcção de um desvio com trilhos de aço typo a, na extensão de 487^{m},80, na estação de Miguel Burnier.

No kilometro 501 augmentou-se um desvio de 295^{m},00, com trilhos de aço typo a.

Dormentes

O numero de dormentes empregados em substituições e construcção de desvios, elevou-se a 293.976, sendo 198.635 de bitola larga e 95.341 de bitola estreita.

Desses dormentes, 1.515 eram usados e tiveram applicação em linhas secundarias, sendo 100 na bitola larga e 1.415 na bitola estreita. Ainda na bitola larga foram empregados 378 dormentes metallicos, reformados nas ferrarias das residencias.

O coefficiente da madeira nova distribuida ás residencias, foi o indicado no quadro que segue :

RESIDENCIAS	EXTENSÃO INCLUSIVE DESVIO	DISTRIBUIÇÃO %
	km m	
1ª residencia do Centro e Ramal da Gambôa	58.547.00	15.52
2ª » » » » de Santa Cruz	85.261.05	12.72
3ª » » » » de Macacos	76.241.60	20.56
4ª » » »	102.255.50	17.12
5ª » » »	116.371.65	22.32
6ª » » »	139.811.80	17.68
7ª » » »	116.704.35	16.00
8ª » » »	119.158.15	16.16
1ª » » » e Ramal de S. Paulo.	88.487.10	17.04
2ª » » » » » » »	87.471.00	15.44
3ª » » » » » » »	87.737.20	17.28
4ª » » » » » » »	170.940.10	20.00
Ramal de Porto Novo	102.204.30	14.08
Ramal de Ouro Preto	83.433.20	16.16

Lastro

O lastramento da linha continuou a melhorar, substituindo-se o lastro de argilla pelo de pedra britada, na preparação da qual conseguiu-se grande economia, devido aos melhoramentos introduzidos nesse serviço.

O quadro seguinte indica o volume e especie dos differentes lastros empregados:

SECÇÕES E RESIDENCIAS		PEDRA BRITADA	SAIBRO	CASCALHO	TERRA
1ª Secção	1ª residencia	m3 2.551,000	. . . .	. . . .	m3 100,000
	2ª »	m3 3.498,000			
2ª »	3ª »	m3 2.918,392	m3 72,960	m3 240,000	m3 2.006,000
3ª »	4ª »	m3 3.605,280	m3 390,000	. . . .	m3 10.836,000
4ª »	Ramal de Porto Novo	. . . .	. . . .	. . . .	m3 1.116,000
	5ª residencia	m3 1.378,116	m3 1.170,000	m3 36,000	m3 3.015,000
5ª »	5ª »	m3 1.139,916	m3 1.110,000	. . . .	m3 3.015,000
	6ª »	m3 489,300	m3 200,000	. . . .	m3 1.811,000
6ª »	7ª »	m3 1.034,000	. . . .	m3 1.675,000	m3 320,000
	8ª »	m3 192,380	m3 158,000	m3 9.399,960	m3 4.133,000
	Ramal de Ouro Preto	m3 577,000	. . . .	m3 41,180	m3 3.278,000
Ramaes	Gamboa	. . . .	. . . .	. . . .	m3 748,000
	Santa Cruz	m3 1.130,000			
	Macacos	. . . .	. . . .	. . . .	m3 453,700
	B. Horizonte	m3 176,000			
	1ª de S. Paulo	m3 2.077,000	. . . .	. . . .	m3 3.612,000
	2ª »	m3 90,000	. . . .	. . . .	m3 5.036,000
	3ª »	m3 20,000	. . . .	. . . .	m3 10.397,200
	4ª »	m3 10,000	. . . .	. . . .	m3 15.218,000
	Porto Novo	. . . .	. . . .	. . . .	m3 3.892,000
	Ouro Preto	m3 1.163,000	. . . .	. . . .	m3 1.858,000
	Totaes	m3 22.019,384	m3 3.100,960	m3 11.392,140	m3 70.844,900

Pontes e pontilhões

1ª SECÇÃO

Como reparação, executaram-se os seguintes trabalhos :

Nas pontes ns. 2 a 7 fez-se o seguinte :

Alcatroamento	m2 151,50
Pintura a verniz coaltar	m2 767,64
Vigas de madeira substituidas.	m 48,50

2ª SECÇÃO

Ponte de Sant'Anna

KILOMETRO 63 + 216m,00

No presente anno foram concluidas as alvenarias da nova ponte, fazendo-se os seguintes trabalhos :

Excavações	m3 521,000

Alvenaria de pedra com argamassa empregada nas fundações do encontro superior e pegões . . .	$90,252^{m3}$
Alvenaria nos pegões e encontro	$106,518^{m3}$
Silharia no centro dos pegões e encontro	$44,802^{m3}$
Enrocamento.	$75,510^{m3}$

A armação da superstructura metallica está prestes a concluir-se, estando já collocados 2 vãos completos e uma viga do 3º vão, trabalhos estes, do corrente anno.

Pontilhão do Cacaria

KILOMETRO 63 + 297m,00

Continuou-se com a construcção desse pontilhão, para o lado esquerdo. Os trabalhos executados foram :

Alvenaria de pedra com argamassa	$75,119^{m3}$
Silhares	$8,925^{m3}$

3ª SECÇÃO

Recravaram-se os rebites das seguintes pontes :

Do Pocinho, kilometro 114 + 536m,00.

De São Roque, kilometro 117 + 466m,00.

Da do kilometro 134 + 866m,00.

4ª SECÇÃO

Nas pontes de Cachoeira, Poço Rico, José Carlos e n. 1 do Poço Manso, substituiram-se 184m,10 de vigas de madeira de lei, em máo estado. Na ponte de Serraria, recravaram-se 1887 rebites, frouxos.

Ramal de Santa Cruz

Como reparação, executaram-se os seguintes trabalhos, em diversas pontes e pontilhões :

Rejuntamento	$13,00^{m2}$
Pintura a verniz coaltar.	$290,00^{m2}$
Rebites recravados	3413

Ramal de S. Paulo

Como reparação, executaram-se os seguintes trabalhos, nas pontes abaixo mencionadas :

Na ponte de Suruby, kilometro 189 + 230^{m}, recravação de 2309 rebites.

Na de Santo Antonio, kilometro 202 + 574^{m}, recravação de 800 rebites e 1332^{m2},40 de pintura a verniz coaltar.

Na de Cachoeira, kilometro 264 + 724^{m}, substituição de 66^{m},00 de vigas de madeira de lei e 1272^{m2},70 de pintura a verniz coaltar.

Além desses trabalhos, fizeram-se mais os seguintes :

Ponte do kilometro 149 + 587^{m}

Reconstrucção dos encontros :

Escavações	m3 26,500
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 57,180
Rejuntamento	m2 4,50

Ponte do kilometro 186 + 373^{m},00

Reconstrucção dos encontros e assentamento da nova superstructura :

Escavações	m3 11,500
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 92,290
Concreto.	m3 11,500
Recravação de rebites	390

Ramal de Porto Novo

Como reparação, fez-se o seguinte nas pontes :

De Humaytá, kilometro 204 + 587^{m}, substituição de 56^{m},0 de vigas de madeira de lei.

De Santo Antonio, kilometro 220 + 837^{m}, recravação de 42 rebites.

De Antas, kilometro 223 + 233^{m}, substituição de 25^{m},0 de vigas de madeira de lei.

Tunneis

Rigorosa vigilancia teem merecido os tunneis da Serra do Mar e o dos Marmelos. Dentre elles destacam-se os de ns. 1 e 24 e o dos Marmelos, que exigem alguns trabalhos especiaes.

O quadro abaixo demonstra os trabalhos executados :

NUMEROS	EXTENSÃO REVESTIDA	ALVENARIAS			ENCHIMENTO DE ALVENARIA DE PEDRA COM ARGAMASSA	REJUNTAMENTO	ESCAVAÇÕES EM ROCHA
		Pedra apparelhada	Tijolo	Apicoada			
	m	m3	m3	m3	m3	m2	m3
1.	58,35	40,765	. . . .	. . . .	21,078	. . . .	51,168
12.	90,37	143,954	. . . .	. . . .	93,564	. . . .	38,394
24.	40,50	61,800	. . . .	. . . .	61,800		
27.	46,12	35,225	. . . .	. . . .	18,363		
Dos Marmelos	44,82	12,940	16,599	20,599	45,628	38,15	

Boeiros

Para escoamento das aguas pluviaes, construiram-se os seguintes boeiros:

SECÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	SECÇÃO DE VASÃO	COMPRIMENTO	VOLUME DE ALVENARIA		REJUNTAMENTO
				ARGAMASSADA	LAJÕES	
	m	m m	m	m3		
1ª	50 + 884	0,60 × 1,80	7,00	19,600		
	m	m m	m	m3		m2
6ª	473 + 291	0,60 × 0,55	12,50	31,800	. . . .	72,40
	m	m m	m	m3		m2
6ª	514 + 469	0,60 × 0,60	5,20	6,412	. . . .	14,50
	m	m m	m	m3		
6ª	627 + 407	0,70 × 0,60	12,00	14,988		
	m	m m	m	m3		
6ª	648 + 158	0,50 × 0,35	4,30	7,346		
		m m	m	m3	m3	m2
Gambôa	Pat. Estaç.	0,60 × 0,90	44,00	59,460	7,100	35,75
	m	m m	m	m3	m3	m2
3ª S. Paulo	270 + 389	0,80 × 0,60	7,85	13,674	1,566	22,00
	m	m m	m	m3		
4ª » »	348 + 792	0,60 × 0,70	6,30	11,844		
	m	m m	m	m3		m2
4ª » »	371 + 647	1,0 × 0,50	9,00	25,200	. . . .	20,80
	m	m m	m	m3		m2
4ª » »	372 + 385	1,0 × 0,50	2,80	24,625	. . . .	10,32
	m	m m	m	m3		m2
4ª » »	421 + 622	0,50 × 0,50	3,70	3,912	. . . .	3,92
	m	m m	m	m3		m2
4ª » »	423 + 761	0.50 × 0,60	7,25	8,560	. . . .	6,05
	m	m m	m	m3		m2
4ª » »	432 + 408	1,0 × 0,55	6,70	10,060	. . . .	10,80
	m	m m	m	m3		m2
4ª » »	489 + 757	0,50 × 0,50	22,30	9,143	. . . .	22,30

Foram reconstruidos, devido ao seu máo estado, os seguintes boeiros :

SECÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	SECÇÃO DE VASÃO	COMPRIMENTO	VOLUME DE ALVENARIA		REJUNTAMENTO
				ARGAMASSADA	LAJÕES	
3ª.	144 + 520, m	1,0 m × 1,0 m	5,20 m	43,342 m³		
3ª	198 + 00, m	0,60 m × 0,80 m	8,00 m	17,920 m³		
1ª de S. Paulo.	186 + 70, m	0,80 m × 0,80 m	3,80 m	13,200 m³		
3ª.	305 + 50, m	0,70 m × 0,50 m	6,00 m	3,750 m³		
3ª.	306 + 283, m	0,60 m × 0,50 m	5,50 m	3,112 m3		
Ramal de Porto Novo.	218 + 484, m	0,60 m × 0,50 m	14,00 m	6,090 m3	. . . .	m2 19,20
» » » »	227 + 150, m	0,60 m × 0,70 m	10,00 m	13,822 m3	. , . .	m2 19,78
» de Ouro Preto	515 + 718,	1,00 m × 0,70 m	28,00 m	19,100 m3	41,600 m3	

Foram prolongados os seguintes boeiros, para dar melhor escoamento ás aguas pluviaes :

SECÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	SECÇÃO DE VASÃO	COMPRIMENTO	VOLUME DE ALVENARIA		REJUNTAMENTO
				ARGAMASSADA	LAJ ES	
2ª	69 + 306, m	0,90 m × 0,40 m	4,85 m	3,726 m3		
5ª	372 + 154, m	0,60 m × 0,80 m	4,80 m	16,660 m3	. . . . .	m2 7,50
5ª	372 + 381, m	0,60 m × 0,80 m	4,00 m	1,000 m3	. . . . .	m2 2,40
5ª	379	0,80 m × 0,60 m	4,00 m	10,975 m3		
5ª	397	0,60 m × 0,60 m	18,00 m	107,520 m3	. . . . .	m2 117,00
6ª	523 + 244, m	0,60 m × 0,70 m	30,75 m	141,000 m3	72,625 m3	
2ª de S. Paulo	207 + 800, m	1,10 m × 1,20 m	3,00 m	11,475 m3	. . . . .	m 28,50
Ramal de Ouro Preto. .	499 + 132, m	1,40 m × 0,60 m	5,84 m	19,456 m3	. . . . .	m2 44,00
» » » » . .	504 + 940, m	0,60 m × 0,90 m	9,30 m	15,456 m3	. . . . .	m2 7 ,20

Foram reparados os seguintes bueiros:

SECÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	SECÇÃO DE VASÃO	COMPRIMENTO	VOLUME DE ALVENARIA		REJUNTAMENTO
				ARGAMASSADA	DE LAJÕES	
	m					m2
2ª secção	64 + 303	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	123,75
	m					m2
2ª »	65 + 350	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	8,50
	m			m3		m2
3ª »	106 + 605	. . . . .	. . . .	2,912	. . . .	3,98
	m	m m	m	m3		m2
3ª »	120 + 680	0,60 × 0,80	8,00	9,240	. . . .	18,20
	m	m m	m	m3		
3ª »	145 + 134	0,80 × 0,80	5,40	8,400		
	m	m m	m	m3		
3ª »	143 + 735	0,60 × 0,60	9,60	13,452		
	m					m2
4ª »	236 + 628	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	30,00
	m					m2
4ª »	239 + 650	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	2.80
	m					m2
4ª »	239 + 983	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	3,70
	m					m2
4ª »	240 + 203	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	3,80
	m					m2
4ª »	269 + 260	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	14,00
	m	m m	m	m3		
5ª »	285 + 405	0,80 × 0,60	6,00	4,260		
	m					m2
5ª »	286 + 152	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	5,00
	m	m m	m	m3		
5ª »	346 + 720	0,60 × 0,80	6,00	2,520		
	m	m m	m	m3		
5ª »	347 + 433	0,60 × 0,60	5,00	2,100		
	m	m m	m	m3		m2
5ª »	386 + 320	0,80 × 0,60	8,40	14,240	. . . .	24,70
	m	m m	m	m3		m2
5ª »	396 + 102	0,60 × 0,60	18,00	10,800	. . . .	70,00
	m	m m	m	m3		m2
5ª »	426 + 593	0,70 × 0,80	10,50	11,300	. . . .	23,10
	m	m m	m	m3		m2
5ª »	426 + 869	0,60 × 0,70	4,00	2,400	. . . .	6,20
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	498 + 152	0,80 × 0,60	3,60	1,920	. . . .	9,80
	m	m m	m	m3		
6ª »	498 + 860	0,60 × 0,70	2,00	2,160		
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	499 + 124	0,60 × 0,60	2,90	1,368	. . . .	11,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	499 + 258	0,80 × 0,60	5,40	2,400	. . . .	13,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	499 + 468	0,60 × 0,60	4,60	2,560	. . . .	10,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	500 + 136	0,70 × 0,60	3,20	2,072	. . . .	12,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	503 + 570	0,70 × 0,80	5,00	1,880	. . . .	11,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	503 + 363	0,60 × 0,60	7,30	2,160	. . . .	8,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	503 + 901	0,70 × 0,60	5,40	3,240	. . . .	10,00
	m	m m	m	m3		m2
6ª »	504 + 319	0,80 × 0,80	4,30	1,820	. . . .	12,00
	m					m2
1ª S. Paulo	125 + 587	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	31,20
	m	m m	m	m3		
2ª » »	193 + 912	0,60 × 0,70	3,50	7,910		
	m					m2
2ª » »	216 + 250	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	9,60
	m					m2
2ª » »	247 + 494	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	19,00
	m					m2
2ª » »	248 + 124	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	10,00
	m					m2
2ª » »	249 + 228	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	8,00
	m	m m	m	m3		
4ª » »	351 + 650	1,20 × 0,60	3,80	1,064		

SECÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	SECÇÃO DE VASÃO	COMPRIMENTO	VOLUME DE ALVENARIA		REJUNTAMENTO
				ARGAMASSADA	DE LAJÕES	
4ª S. Paulo	404 + 217 m	0,80 m × 0,80 m	14,80 m	1,635 m3		
4ª » »	403 + 675 m	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	8,49 m2
4ª » »	409 + 530 m	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	0,66 m2
4ª » »	409 + 422 m	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	0,91 m2
4ª » »	410 + 875 m	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	15,12 m2
4ª » »	411 + 400 m	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1,19 m2
4ª » »	434 + 442 m	0,60 m × 0,90 m	6,40 m	6,914 m3	. . . .	5,40
Ramal de Ouro Preto	505 + 305 m	0,90 m × 0,60 m	8,00 m	8,610 m3		

Vallas de alvenaria

1ª SECÇÃO

Construcção de uma valla coberta nas ruas da America e Providencia, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.	42,060 m3
Idem, idem rustica.	24,055 m3
Concreto	174,000 m3
Pedras apparelhadas.	35,126 m3
Area cimentada.	16,80 m2

2ª SECÇÃO

Construcção de uma valla no kilometro 73 + 527m com 62m,0 de extensão, empregando-se 7m3,000 de alvenaria de pedra argamassada e rejuntando-se uma superficie de 18m2,00.

Idem de uma valla no kilometro 74 + 306m, com 6m,50 de extensão, empregando-se 8m3,940 de alvenaria de pedra argamassada.

Prolongamento de uma valla no kilometro 499 + 668m de mais 18m,0, empregando-se 36m3,500 de alvenaria de pedra argamassada e fazendo-se 34m2,70 de rejuntamento.

Construcção de uma valla no kilometro 500 + 851m, com 21m,0 de extensão, empregando-se 36m3,000 de alvenaria de pedra argamassada.

Ramal da Gambôa

Construcção de uma valla com 38m,00 de extensão, empregando-se 25m3,965 de alvenaria de pedra argamassada.

Muros de arrimo

1ª SECÇÃO

Construcção de um muro divisorio á rua Dr. João Ricardo, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamasa.	$82,80^{m3}$
Emboço e reboco	$416,40^{m2}$
Caiadura.	$131,00^{m2}$
Rejuntamento	$87,50^{m2}$

No kilometro 3 construiu-se um muro de arrimo com $42^{m},30$, empregando-se $33^{m3},875$ de alvenaria de pedra com argamassa, fazendo-se $86^{m2},40$ de rejuntamento.

No kilometro 8+943^{m} construiu-se um muro de arrimo, com $7^{m},80$ de extensão, empregando-se $9^{m3},168$ de alvenaria de pedra com argamassa.

No kilometro 9+365^{m} concluiu-se um muro divisorio com $88^{m},40$, empregando-se $44^{m3},610$ de alvenaria de pedra com argamassa e $8^{m3},364$ de alvenaria de tijolo e fazendo-se $84^{m2},00$ de rejuntamento.

2ª SECÇÃO

No kilometro 61+40^{m} construiu-se um muro de arrimo, com 13^{m} de extensão, empregando-se $31^{m3},200$ de pedra secca.

No kilometro 70+280^{m} construiu-se um outro muro de arrimo, com 12 ^{m} de extensão, empregando-se $84^{m3},00$ de pedra secca.

Passagens

Construiu-se uma passagem superior no kilometro 377+372^{m} fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	$90,903^{m3}$
Idem de tijolo.	$50,505^{m3}$
Assentamento de quatro columnas de ferro.	
Idem de $30^{m},00$ de grades de madeira.	
Rejuntamento	$150,62^{m2}$
Area cimentada.	$4,48^{m2}$
Alcatroamento	$60,00^{m2}$

Fossos americanos

Ramal de Bello Horizonte

No kilometro 603+735^{m} construiu-se um fosso americano, empregando-se $30^{m3},672$ de alvenaria de pedra com argamassa e fazendo-se $34^{m2},00$ de rejuntamento.

Enrocamentos de aterros

6ª SECÇÃO

No kilometro 502 procedeu-se ao enrocamento de um aterro, empregando-se 275m3,00 de pedra secca.

No kilometro 505 procedeu-se ao enrocamento de um outro aterro, empregando-se 684m3,375 de pedra secca.

Cercas

Para garantir o leito da linha e isolal-o dos terrenos particulares e campos de criação, foram construidos 31038m de cercas de moirões de trilhos velhos com arame farpado. O seguinte quadro demonstra os trabalhos executados durante o anno:

SECÇÕES — RESIDENCIAS		CERCAS		
		Construidas	Reconstruidas	Reparadas
		m	m	m
1ª Secção	2ª Residencia	—	826,000	—
2ª »	3ª »	—	—	2.043,000
3ª »	4ª »	565,000	—	8.400,000
4ª »	5ª »	345,000	100,000	11.145,000
5ª »	6ª »	950,000	—	16.984,000
6ª Secção	7ª Residencia	—	—	5.073,000
	8ª »	22.064,000	—	10.625,000
	Ouro Preto	—	—	17.737,000
Ramaes	Santa Cruz	—	—	575,000
	Macacos	—	—	740,000
	Bello Horisonte	189,000	—	175,000
	1ª de S. Paulo	—	674,000	20.762,000
	2ª » » »	—	—	3.095,000
	3ª » » »	—	1.031,000	2.705,000
	4ª » » »	6.925,000	1.600,000	6.729,000
	Porto Novo	—	—	33.406,000
	Ouro Preto	—	—	7.491,000
		31.038,000	4.231,000	147.685,000

Trabalhos diversos para consolidação do leito da Estrada:

Regularisamento de taludes

SECÇÕES	EXTENSÃO
	m
4ª Residencia	47.410,00
5ª »	28.500,00
6ª »	111.500,00
7ª »	25.000,00
8ª »	59.850,00
1ª de S. Paulo	3.900,00
2ª » »	34.114,00
3ª » »	35.200,00
4ª » »	137.000,00
Porto Novo	52.030,00
Ouro Preto	48.000,00
Totaes	582.504,00

Desobstrucção de vallas

SECÇÕES		EXTENSÃO
		m
1ª Secção.	1ª Residencia	148.652,500
	2ª »	m 20.660,000
2ª »	3ª »	m 21.151,000
3ª »	4ª »	m 23.185,000
4ª »	5ª »	m 29.662,000
5ª »	6ª »	m 140.002,000
6ª »	7ª »	m 138.398,000
	8ª »	m 33.015,000
	Ouro Preto	m 1.480,000
Ramaes	Santa Cruz	m 86.478,000
	Macacos	m 1.040,000
	B. Horizonte	m 15.000,000
	1ª de S. Paulo	m 6.040,000
	2ª » » »	m 29.324,000
	3ª » » »	m 9.663,000
	4ª » » »	m 239.947,000
	Porto Novo	m 34.643,000
	Ouro Preto	m 17.000,000
	Total	m 995.340,500

Rampamento de cortes

SECÇÕES	VOLUME	
	TERRA	PEDRA
	m3	
2ª Secção	786,179	
	m3	
5ª »	192,000	
	m3	
6ª »	1.737,400	
	m3	
2ª de S. Paulo	10,000	
	m3	
3ª » »	84,000	
	m3	
4ª » »	4.126,000	
	m3	
Totaes	6.935,579	

Remoção de terra e pedras desmoronadas

SECÇÕES	VOLUME	
	TERRA	PEDRA
	m3	
2ª Secção	87,000	
	m3	
4ª »	4.870,000	
	m3	
5ª »	3.000,000	
	m3	
6ª »	9.167,000	
	m3	
1ª de S. Paulo	130,000	
	m3	
2ª » »	14.680,000	
	m3	
4ª » »	90,000	
	m3	
Ramal de Ouro Preto	3.537,000	
	m3	
Totaes	35.561,000	

Reforçamento de aterros

	SECÇÕES	VOLUME DE TERRA
		m³
Linha do centro.	1ª Secção	2.130,000
	2ª »	450,000
	4ª »	2.788,000
	6ª »	2.327,000
Ramaes.	B. Horizonte	1.887,000
	1ª de S. Paulo	930,000
	2ª » »	65,000
	3ª » »	934,000
	4ª » »	7.845,000
	Porto Novo	50,000
	Ouro Preto	548,000
		m³
	Totaes	19.954,000

Roçado de matto

A superficie de matto roçado, em ambas as margens da linha, mediu 4.063.006m²,000 como demonstra o quadro seguinte :

SECÇÕES E RESIDENCIAS		SUPERFICIE
		m²
1ª Secção	2ª Residencia	34.320,000
2ª »	3ª »	34.723,000
3ª »	4ª »	140.000,000
4ª »	5ª »	156.600,000
	Porto Novo	209.090,000
5ª »	6ª Residencia	25.000,000
6ª »	7ª »	407.200,000
	8ª »	569.775,000
	Ouro Preto	620.000,000
Ramaes.	Santa Cruz	93.284,000
	Macacos	5.684,000
	1ª de S. Paulo	36.000,000
	2ª » »	36.530,000
	3ª » »	19.000,000
	4ª » »	1.154.200,000
	Porto Novo	281.600,000
	Ouro Preto	240.000,000
	Totaes	4.063.006,000

Estações e dependencias

1ª SECÇÃO

Nas estações : Central, S. Diogo, Praia Formosa, S. Christovão, Mangueira, São Francisco Xavier, Riachuelo, Sampaio, Engenho-Novo, Meyer, Todos os Santos, Engenho de Dentro, Encantado, Piedade, Dr. Frontin, Cascadura, Madureira, Sapopemba, Maxambomba, Austin, e dependencias das mesmas, executaram-se os seguintes trabalhos :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 104,234
Idem de tijolo	m3 8,657

Emboço e reboco	m2 875,94
Cantaria	m3 42,040
Concreto	m3 13,679
Area cimentada.	m2 232,25
Calçamento a parallelipipedos	m2 732,98
Area ladrilhada, ...	m2 25,00
Rejuntamento	m2 39,00
Cobertura com telhas	m2 780,00
Idem de zinco	m2 1.250,14
Soalho	m2 729,82
Forro	m2 250,71
Rodapés	m 33,31
Envernizamento	m2 16,17
Tapamento com madeira	m2 30,00
Encanamento de chumbo para agua.	m 351,00
Soldas nos encanamentos	1.006
Calhas de cobre	m 18,45
Vidros substituidos.	172
Caiadura	m2 2.998,49
Pintura a oleo	m2 9.258,53

Central

Conclusão do ampliamento da estação, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo.	m3 5,526
Emboço e reboco	m2 575,00
Forro	m2 55,29
Soalho.	m2 106,44
Pintura a oleo	m2 2.710,72

Assentamento de esquadria e ferragens.

Collocação de 90,00m de canos de ferro galvanizado de 2", para agua, fazendo-se 28 soldas.

Calçamento a parallelipipedos	m2 1.099,50

Construcção de uma privada e mictorios, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo	m3 1,600
Concreto	m3 2,700

Area cimentada	m2 13,50
Ladrilho	m2 65,40
Emboço e reboco	m2 76,04
Rejuntamento	m2 15,50
Calhas de cobre	m 16,80
Conductores, idem	m 10,20

Assentamento de 9 caixas authomaticas.

Collocação de 55,00 m de canos de chumbo.

Soldas	50
Vidros collocados	5
Pintura a oleo	m2 77,43

Construcção do armazem L :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 25,585
Idem de tijolo	m2 3,120
Concreto	m3 475,53
Emboço e reboco	m2 80,16
Ladrilho	m2 607,28
Soalho	m2 39,62
Area cimentada.	m2 464,80
Caiadura	m2 650,20
Pintura a oleo	m2 581,49
Idem a pixe.	m2 252,00
Encanamento de chumbo para agua.	m 15,00
Idem de ferro fundido idem	m 14,00
Idem galvanizado idem	m 9,00
Soldas.	15
Vidros collocados	501

Construcção de um pára-rodas de trilhos com 131,55 m de extensão.

Construcção de sargetas, para escoamento de aguas pluviaes, no pateo da estação:

Extensão.	m 328,000
Alvenaria de pedra	m3 119,800
Idem de tijolo	m3 9,000
Emboço e reboco	m2 84,40
Área cimentada	m2 226,40
Pedras apparelhadas.	m3 100,480
Excavações	m3 139,400

Afastamento da plataforma da estação, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4,800
Idem de tijolo	m3 9,720
Pedras apparelhadas	m3 13,500
Emboço e reboco	m2 235,90
Calçamento a parallelipipedos no pateo	m2 995,10

Derby-Club

Transformação da plataforma de madeira para de trilhos Barlow, na extensão de 117m,00.

S. Francisco Xavier

Augmento da plataforma da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 69,791
Rejuntamento	m2 60,00

Todos os Santos

Melhoramentos do edificio e plataforma da estação, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 51,985
Idem de tijolo.	m3 34,253
Concreto.	m3 15,100
Ladrilho	m2 86,03
Área cimentada.	m2 64,49
Rejuntamento	m2 54,00
Emboço e rebôco.	m2 85,47
Telhado.	m2 14,90
Pintura a oleo	m2 584,69
Soldas nos encanamentos de agua.	6
Vidros empregados.	20

Engenho de Dentro

OFFICINAS

Melhoramentos executados nas reservadas dos operarios, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	m3 11,603
Emboço e rebôco.	m2 40,00
Area cimentada.	m2 13,29

Assentamento de 12 vasos e de 72m,00 de manilhas de barro.

Collocação de 41m,00 de canos de chumbo para agua, fazendo-se 52 soldas.

Piedade

Augmento da plataforma da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 63,370
Aterramento (terra).	m3 33,600
Extensão	m 50,20

Dr. Frontin

Augmento da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 10,084
Idem de tijolo.	m3 13,634
Tapamento com madeira.	m2 37,55
Assentamento de columnas de trilhos.	7
Pintura a oleo	m2 19,80

Rio das Pedras

Augmento da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 1,620
Tapamento com madeira.	m2 8,00
Cobertura com telhas planas.	m2 56,00
Pintura a oleo	m2 205,12

2ª SECÇÃO

Nas estações: de Belém, Oriente, Serra, Scheid, Palmeiras, Rodeio, Tunnel Grande, Mendes, Engenheiro Morsing, Sant'Anna, Barra e dependencias das mesmas, fazendo-se os seguintes trabalhos:

Área cimentada.	m2 71,19
Emboço e rebôco	m2 37,60
Rejuntamento	m2 46,00
Cobertura com telhas planas	m2 915,58
Soalho.	m2 42,55
Forro.	m2 17,20
Caiadura.	m2 4557,90
Pintura a oleo	m2 3052,88
Idem a verniz coaltar.	m2 252,60
Encanamento de chumbo, para agua.	m 96,50
Soldas nas calhas	30
Idem nos encanamentos de agua	47
Vidros substituidos.	28

Executaram-se mais os seguintes trabalhos:

Belém

ABRIGO DE MACHINAS

Acha-se concluido este abrigo locado entre os dois ramos do triangulo de reversão daquella estação. O edificio foi construido por empreitada, tem para área 500m²,00 com alicerces e baldrames de alvenaria de pedra com argamassa; assenta a cobertura, sobre columnas de trilhos e com tapamentos lateraes de madeira.

Continuou a construcção de um edificio destinado a Agencia e restaurante, fazendo-se:

Emboço e rebôco	m2 370,40
Caiadura	m2 229,80
Pintura a oleo	m2 2079,03
Calhas de cobre	m 18,00
Encanamento de chumbo	m 57,00
Soldas	17

Assentamento de esquadria e ferragens.

Construcção de plataforma:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 117,990
» de tijolo	m3 64,595
Concreto	m3 15,647
Rejuntamento	m2 128,50
Soldas na coberta de zinco	450

Reconstrucção da coberta da antiga plataforma, substituindo-se as columnas de madeira, para de trilhos, assentando-se o madeiramento e as telhas planas em 148m²,57.

Pintura a oleo	m2 232,09

3ª SECÇÃO

Nas estações: Sebastião Lacerda, Vassouras, Desengano, Concordia, Commercio, Alliança, Casal, Paty, Boa Vista, Parahyba do Sul, e Entre Rios e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes trabalhos:

Paredes de frontal	m2 7,00
Emboço e rebôco	m2 60,50
Área cimentada	m2 4,20
Rejuntamento	m2 27,62
Cobertura com telhas planas	m2 392,30

Idem com zinco	m2 37,70
Soalho	m2 6,44
Conductores de cobre	m 40,00
Soldas nas calhas	60
Encanamento de chumbo para agua	m 19,00
Soldas nos encanamentos	18
Vidros collocados	174
Caiadura	m2 1138,51
Pintura a oleo	m2 3118,66
Idem a verniz coaltar	m2 231,85

Executaram-se os seguintes trabalhos:

Sebastião Lacerda

Reconstrucção de uma casa para residencia do Agente da estação, fazendo-se:

Paredes de frontal	m3 103,60
Alvenaria de tijolo	m3 6,764
Idem de pedra com argamassa	m3 6,400
Emboço e rebôco	m2 293,85
Cobertura com telhas planas	m2 44,40
Soalho	m2 75,76
Forro	m2 9,00
Rodapés	m 32,00
Caiadura	m2 346,70
Pintura a oleo	m2 72,90

Commercio

Construcção de casa para o Agente da estação, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 48,810
Rejuntamento	m2 12,60
Emboço e rebôco	m2 494,94
Forro	m2 22,61
Rodapés	m 46,00
Encanamento de chumbo para agua	m 39,60
Soldas	11
Vidros collocados	28
Caiadura	m2 708,50
Pintura a oleo	m2 652,86

4ª SECÇÃO

Nas estações: Fernandes Pinheiro, Serraria, Souza Aguiar, Parahybuna, Sobragy, Barão de Cotegipe, Mathias Barbosa, Cedofeita, Retiro, Juiz de Fóra, e Marianno Procopio e dependencias das mesmas, fazendo-se os seguintes trabalhos:

Concreto	m3 13,500
Alvenaria de tijolo	m3 1,768
Emboço e rebôco	m2 11,00
Cobertura com telhas planas	m2 1872,52
Soalho	m2 2,00
Forro	m2 14,62
Encanamento de chumbo	m 48,00
Soldas nos encanamentos	39
Manilhas de barro, para esgoto	m 23,20
Soldas nas calhas	6
Vidros substituidos	12
Caiadura	m2 2731,70
Pintura a oleo	m2 2716,69
Idem a verniz coaltar	m2 360,80

Fez-se mais o seguinte:

Serraria

Reconstrucção da casa do Agente:

Alvenaria de tijolo	m3 1,552
Emboço e rebôco	m2 5,00
Cobertura com telhas planas	m2 25,00
Calhas de cobre	m 110,40
Conductores idem	m 48,00
Soldas feitas	34
Caiadura	m2 505,27
Pintura a oleo	m2 252,56

Marianno Procopio

Reconstrucção da casa do Agente da estação:

Alvenaria de tijolo	m3 1,332
Área cimentada	m2 9,60

Cobertura com telhas planas.	m2 4,30
Encanamento de chumbo para agua.	m 75,00
Soldas nos encanamentos.	8
Vidros substituidos.	71
Pintura a oleo	m2 513,06

Construcção da plataforma da estação, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 13,020
Idem de tijolo	m2 14,360
Concreto	m3 14,00
Rejuntamento	m2 18,00
Calhas de cobre.	m 80,00
Conductores de cobre.	m 65,10
Soldas	8

Augmento da carvoeira no pateo da estação :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 61,320
Rejuntamento	m2 146,00
Extensão	m 15,40

5ª SECÇÃO

Nas estações : Bemfica, Dias Tavares, Eubank da Camara, Palmyra, Rocha Dias, João Ayres, Sitio, Registro, Barbacena, Sanatorio, Alfredo Vasconcellos, Ressaquinha, Lafayette e dependencias das mesmas, fazendo-se os seguintes trabalhos :

Alvenaria de tijolo.	m3 6,697
Rejuntamento	m2 18,000
Emboço e rebôco	m2 85,25
Cobertura com telhas planas.	m2 226,50
Soalho.	m2 77,03
Rodapés	m 108,95
Encanamento de chumbo	m 75,00
Soldas nos encanamentos.	51
Vidros substituidos.	84
Caiadura	m2 4417,32
Pintura a oleo	m2 5342,77
Idem a verniz coaltar.	m2 385,84

Executaram-se mais os seguintes trabalhos:

Chapéo d'uvas

Construcção de um puxado na casa do Agente da estação ; fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 14,400
Paredes de páo a pique	m2 52,00
Alvenaria de tijolo.	m3 40,985
Emboço e rebôco	m2 319,62
Área cimentada.	m2 4,80
Ladrilho	m2 16,32
Rejuntamento	m2 24,100
Cobertura com telhas planas.	m2 18,32
Forro	m2 53,48
Soalho	m2 20,80
Rodapés	m 30,80
Soldas nos encanamentos d'agua.	15
Vidros collocados	11
Caiadura	m2 566,59
Pintura a oleo	m2 305,54

Lafayette

Construcção de um girador na rotunda, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 70,660

Aterramento da rotunda:

Terra empregada	m3 6188,00

6ª SECÇÃO

Nas estações : Congonhas, Bocaina, Miguel Burnier, Engenheiro Corrêa, Itabira do Campo, Rio Acima, Raposos, General Carneiro, Rio das Velhas, Vespasiano, Horta Velha, Pedro Leopoldo, Mattosinhos, Prudente de Moraes, Sete Lagôas, Silva Xavier e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes trabalhos :

Alvenaria de tijolo.	m3 4,170
Emboço e rebôco	m2 561,44
A'rea cimentada.	m2 10,00
Soalho.	m2 41,40
Rodapés	m 31,50

Cobertura com telhas planas	m2 189,20
Idem de zinco	m2 52,45
Encanamento de chumbo.	m 12,00
Soldas nos encanamentos de agua.	23
Vidros substituidos.	200
Caiadura	m2 2547,53
Pintura a oleo	m2 2490,64

Executaram-se mais os seguintes trabalhos :

Horta Velha

Construcção da casa do Agente da estação, fazendo-se:

Área cimentada.	m2 78,36
Rejuntamento	m2 13,75
Vidros collocados	99
Caiadura	m2 214,05
Pintura a oleo	m2 287,95

Silva Xavier

Construcção de um armazem de madeira, na estação, formado com pés direitos de trilhos :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 17,388
Emboço e rebôco	m2 16,80
Tapamento com madeira.	m2 141,29
Cobertura de zinco.	m2 78,00

Ramal da Gambôa

Na estação maritima e dependencias da mesma, fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra em argamassa.	m3 14,200
Idem de tijolo.	m3 5,400
Emboço e rebôco	m2 42,50
Rejuntamento	m2 3,36
Calçamento a parallelipipedos	m2 4551,50
Cobertura com telhas planas.	m2 4849,40
Calhas de cobre.	m 132,00
Soldas nas calhas	420
Soldas nos encanamentos d'agua	36

Reconstrucção da rampa do desembarque de carvão :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 336,00
Estacamento com trilhos.	
Terra empregada em aterro	m3 784,00

Ramal de Santa Cruz

Nas estações : Campo Grande, Santa Cruz e Matadouro, fez-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 12,320
Idem de tijolo.	m3 17,945
Rejuntamento	m2 37,40
Emboço e rebôco	m2 109,26
Soalho	m2 68,25
Rodapés	m2 23,50
Soldas nos encanamentos d'agua	50
Vidros substituidos	50
Caiadura	m2 628,11
Pintura a oleo	m2 885,59

Paciencia

CONSTRUCÇÃO DA ESTAÇÃO

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,860
Idem de tijolo	m3 2,452
Concreto	m3 10,379
Rejuntamento	m2 32,30
Emboço e rebôco.	m2 340,50
Vidros collocados	97
Pintura a oleo	m2 492,80

Ramal de Bello Horizonte

MINAS

Assentamento de um girador, no pateo da estação:

Escavações	m3 297,00
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 120,257
Concreto	m3 16,200
Rejuntamento	m2 46,00
Encanamento de manilhas, para esgoto.	m 57,60

Ramal de S. Paulo

Nas estações : Vargem Alegre, Pinheiro, Jorge Rademaker, Volta Redonda, Barra Mansa, Saudade, Divisa, Oliveira Bulhões, Suruby, Rezende, Campo Bello, Itatiaya, Engenheiro Passos, Queluz, Villa Queimada, Lavrinhas, Cruzeiro, Cachoeira, Guaratinguetá, Apparecida, Rozeira, Moreira Cezar, Pindamonhangaba, Taubaté, S. José dos Campos, Bom Jesus, Jacarehy, Guararema, Norte e dependencias das mesmas, como reparações, fizeram-se os seguintes trabalhos:

Paredes de páo a pique	$4,33^{m2}$
Alvenaria de tijolo	$7,006^{m3}$
Emboço e rebôco	$1164,38^{m3}$
A'rea cimentada	$257,00^{m2}$
Rejuntamento	$29,35^{m2}$
Cobertura com telhas planas	$651,10^{m2}$
Idem de zinco	$60,00^{m2}$
Concreto	$8,764^{m3}$
Soalho	$93,25^{m2}$
Forro	$16,80^{m2}$
Rodapés	$20,82^{m}$
Calhas de cobre	$18,00^{m}$
Conductores de cobre	$6,00^{m}$
Soldas nas calhas	8
Encanamento de manilhas para esgoto	$40,00^{m}$
Idem de chumbo para agua	$115,00^{m}$
Soldas nos encanamentos d'agua	166
Vidros substituidos	263
Caiadura	$6087,06^{m2}$
Pintura a oleo	$10265,35^{m2}$
Idem a verniz coaltar	$75,54^{m2}$

Taubaté

Reconstrucção do capeamento da plataforma da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa	$19,600^{m3}$
A'rea cimentada	$250,80^{m2}$

Guararema

Prolongamento da plataforma da estação:

Alvenaria de tijolo	$10,141^{m3}$
Emboço e rebôco	$52,70^{m2}$

Gradil de madeira	m 81,00
Encanamento de chumbo para agua	m 246,50
Soldas nos encanamentos d'agua	64
Vidros substituidos.	16
Caiadura	m2 490,89
Pintura a oleo	m2 1539,02

Ramal de Porto Novo

Nas estações: Santa Fé, Chiador, Anta, Sapucaia, Benjamin Constant, Teixeira Soares, Conceição, Porto Novo e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 5,760
Idem de tijolo	m3 1,797
Emboço e rebôco	m2 98,37
Ladrilho	m2 34,90
Cobertura com telhas planas	m2 89,80
Soalho	m2 4,05
Tapamento com madeira	m2 22,95

Porto Novo

Reconstrucção da carvoeira da estação:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 648,25
Rejuntamento	m2 58,00
Aterros	m3 116,00

Ramal de Ouro Preto

Nas estações: Trinos e Henrique Hargreaves, fez-se o seguinte:

Cobertura com telhas planas.	m2 21,60
Tapamento com madeira	m2 72,00
Forro	m2 19,80
Vidros.	33
Caiadura	m2 453,40
Pintura a oleo	m2 449,80

Edificios diversos

1ª SECÇÃO

Construcção de um commodo, na residencia do Sub-Director da 5ª Divisão, em S. Francisco Xavier, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.
Idem de tijolo.
Emboço e rebôco.
Cobertura com telhas planas.
Soalho.
Forro.
Ladrilho.
Azulejo.
Área cimentada.
Collocação de esquadria e ferragens.
Assentamento de encanamento de ferro galvanizado de 1".
Soldas.
Pintura a oleo.

Construcção de um commodo, na casa do Inspector do movimento, em São Francisco Xavier, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	$2,760^{m3}$
Idem de tijolo	$8,736^{m3}$
Emboço e reboco	$46,08^{m2}$
Área cimentada	$5,75^{m2}$
Soalho.	$13,20^{m2}$
Forro	$13,20^{m2}$
Calhas de cobre	$4,80^{m}$
Conductores idem	$3,40^{m}$
Soldas nas calhas	30
Caiadura	$29,68^{m2}$
Pintura a oleo	$25,55^{m2}$

Construcção de um abrigo para a 2ª turma, no kilometro 0+700m, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	$23,100^{m3}$
Idem de tijolo	$1,680^{m3}$
Tapamento com madeira	$223,08^{m2}$

Cobertura com telhas planas	$126,00^{m2}$
Soalho.	$119,47^{m2}$
Pintura a oleo	$557,17^{m2}$

Assentamento de quatro columnas formadas de trilhos, do madeiramento da coberta e de esquadria.

Construcção de um abrigo para banheiro e mictorios, para as turmas em São Diogo.

Assentamento de quatro esteios formados de trilhos:

Alvenaria de tijolo.	$0,918^{m3}$
Emboço e rebôco	$43,80^{m}$
Tapamento com madeira.	$21,9^{m}$
Cobertura com telhas planas.	$7,00^{m2}$
Pintura a oleo	$97,83^{m2}$

Collocação de tres vasos, quatro ralos, e de $20^{m},00$ de encanamento de ferro de $0^{m},15$.

Reconstrucção da residencia do Feitor da 11ª turma no kilometro 17 + 63^{m}:

Alvenaria de pedra com argamassa.	$22,940^{m3}$
Idem de tijolo	$29,363^{m3}$
Concreto	$9,145^{m3}$
Emboço e rebôco	$256,40^{m2}$
Soalho.	$25,71^{m2}$
Rodapés	$24,74^{m}$
Cobertura com telhas planas	$75,74^{m2}$
Caiadura	$244,80^{m2}$
Pintura a oleo	$63,26^{m2}$

Repararam-se as seguintes casas:

Da turma de lastro, em S. Diogo:

Forro	$21,20^{m2}$
Soalho.	$20,74^{m2}$
Assentamento de ferragens.	

Da usina do gaz em S. Diogo:

Alvenaria de tijolo	$0,928^{m3}$
Emboço e rebôco	$33,60^{m2}$
Caiadura	$922,05^{m2}$
Pintura a oleo	$357,25^{m2}$
Idem a pixe	$150,48^{m2}$
Vidros	9

Do Agente da estação Central:

Embôço e rebôco	60,00 m2
Caiadura	1347,50 m2
Pintura a oleo	546,29 m2

Do Encarregado dos signaes Saxby & Farmer:

Pintura a oleo	553,83 m2
Calhas de cobre	67,00 m
Conductores de cobre	13,00 m
Soldas nas calhas	80

Da 2ª turma de cercas, nos terrenos do antigo matadouro:

Alvenaria de tijolo	3,920 m3
Emboço e rebôco	153,26 m2
Cobertura com telhas planas	203,97 m2
Caiadura	339,44 m2
Pintura a oleo	469,45 m2
Encanamento de chumbo para agua	30,00 m
Soldas	10

Do Engenheiro da 1ª Residencia, no kilometro 10:

Alvenaria de tijolo	0,240 m3
Emboço e rebôco	195,55 m2
Cobertura com telhas planas	68,00 m2
Forro	2,00 m2
Calhas de cobre	34,80 m
Conductores	4,30 m
Soldas nas calhas	30
Encanamento de chumbo para agua	30,00 m
Soldas nos encanamentos	12
Pintura a oleo	809,81 m2

Da 7ª turma, kilometro 7+454m :

Emboço e rebôco	23,60 m2
Soalho	30,00 m2
Encanamento de ferro galvanizado	120,00 m
Idem de chumbo	201,60 m
Soldas	16
Caiadura	128,00 m2
Pintura a oleo	33,80 m2

Da 9ª turma, kilometro 12+35 m :

Rodapés	m 28,00
Caiadura	m2 174,00
Pintura a oleo	m2 147,80

Dos operarios, no Engenho de Dentro:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 15,075
Idem de tijolo	m3 39,125
Emboço e rebôco	m2 1077,38
Concreto	m3 28,385
Área cimentada	m2 15,75
Soalho	m2 164,81
Forro	m2 42,60
Rodapés	m 378,50
Cobertura com telhas planas	m2 171,88
Calhas de cobre	m 20,00
Conductores idem	m 20,00
Soldas nas calhas	15
Encanamento de chumbo para agua	m 195,00
Soldas	139
Vidros collocados	102
Caiadura	m2 4628,59
Pintura a oleo	m2 6207,70

2ª SECÇÃO

Melhoramentos executados na casa do Engenheiro da 3ª Residencia:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 55,386
Idem de tijolo	m3 52,100
Emboço e rebôco	m2 425,65
Área cimentada	m2 189,91
Rejuntamento	m2 16,41
Cobertura com telhas planas	m2 97,64
Soalho	m2 20,80
Forro	m2 13,35
Rodapés	m 4,50
Gradil de madeira	m 41,10
Encanamento de ferro	m 396,00

Idem de chumbo para agua	m 78,00
Soldas nos encanamentos.	72
Idem nas calhas e conductores.	36
Encanamento de manilhas para esgoto	m 52,00
Vidros substituidos.	6

Assentamento de 13 columnas formadas com trilhos:

Caiadura	m2 84,00
Pintura a oleo	m2 1065,77

3ª SECÇÃO

Construcção de casa para a 3ª turma da 4ª Residencia no kilometro 121:

Escavações	m3 43,600
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 24,525
Idem de tijolo	m3 3,384
Paredes de frontal.	m2 145,62
Emboço e rebôco	m2 410,000
Cobertura com zinco	m2 12,42
Caiadura	m2 410,00

Repararam-se as seguintes casas na 4ª Residencia do centro:

DO ARMAZENISTA

Caiadura.	m2 316,60
Pintura a oleo	m2 487,65

DA 9ª TURMA

Caiadura	m2 216,00
Pintura a verniz coaltar	m2 30,80

DA 10ª TURMA

Caiadura	m2 126,00
Pintura a oleo	m2 81,48
Idem a pixe.	m2 38,00

DA 13ª TURMA

Caiadura	m2 238,84
Pintura a oleo	m2 50,52

DA 14ª TURMA

Caiadura	m2 82,50
Pintura a oleo	m2 185,60

DO MESTRE DE LINHA DO 8º DISTRICTO

Caiadura	m2 430,00
Pintura a oleo	m2 980,63

4ª SECÇAO

Construcção da casa para a 10ª turma da 5ª Residencia, no kilometro 277+112m:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 30,080
Idem de tijolo	m3 26,460
Emboço e rebôco	m2 277,50
Cobertura com telhas planas.	m2 168,00
Idem com zinco.	m2 25,92
Tapamento com madeira.	m2 22,50
Soalho.	m2 15,18
Caiadura	m2 240,00
Pintura a oleo	m2 102,64

Construcção da casa do guarda da passagem no kilometro 278+387m:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 2,880
Idem de tijolo	m3 8,580
Cobertura com telhas planas.	m2 52,25
Emboço e rebôco	m2 14,69
Soalho.	m2 34,29
Vidros.	22
Caiadura	m2 156,00
Pintura a oleo	m2 26,89

Assentamento de 14 columnas de trilhos e do madeiramento da coberta e de esquadria.

Construcção de um edificio no kilometro 281+720m destinado a officina de creosotar dormentes, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 67,422
Alvenaria de tijolo	m3 26,801
Cobertura com zinco	m2 436,47
Calhas de cobre.	m 27,0
Soldas nas calhas.	41

Assentamento de 30 columnas de trilhos, do madeiramento da coberta e de ferragens.

Repararam-se as seguintes casas da 5ª Residencia:

Do Engenheiro residente:

Calhas de cobre	66,25 m
Conductores de cobre	78,00 m
Soldas nas calhas	17
Encanamento de chumbo para agua	22,00 m
Soldas nos encanamentos	4
Pintura a oleo	15,75 m2

Do guarda da passagem, kilometro 276+720m:

Alvenaria de pedra com argamassa	0,120 m3
Idem de tijolo	4,704 m3
Emboço e rebôco	140,00 m2
Cobertura com telhas planas	36,00 m2
Vidros substituidos	9
Caiadura	140,00 m2
Pintura a oleo	23,90 m2
Idem a verniz coaltar	17,50 m2

Das 5ª, 6ª, 7ª e 8ª turmas, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	2,436 m3
Idem de tijolo	28,974 m3
Emboço e rebôco	597,46 m2
Cobertura com telhas planas	2,40 m2
Caiadura	723,08 m2
Pintura a oleo	87,24 m2
Idem a verniz coaltar	227,47 m2

3ª SECÇÃO

Augmento da casa de morada do Engenheiro da 6ª Residencia, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	14,426 m3
Idem de tijolo	9,315 m3
Emboço e rebôco	46,00 m2
Soalho	17,93 m2
Forro	35,20 m2
Área cimentada	8,02 m2

Vidros	20
Encanamentos de manilhas para esgoto	m 26,00
Caiadura	m2 50,31
Pintura a oleo	m2 115,60

Reparou-se a casa do Armazenista da 6ª Residencia :

Caiadura	m2 156,54
Pintura a oleo	m2 42,20
Encanamento de chumbo para agua	m 23,00
Soldas	7

Melhoramentos da casa do Sub-Inspector do Trafego, no kilometro 378, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 17,000
Idem de tijolo.	m3 8,400
Emboço e rebôco	m2 90,00
Tapamento com madeira	m2 66,00
Soalho	m2 64,00
Cobertura com telhas planas	m2 2,00
Encanamento de chumbo para agua	m 29,00
Soldas no encanamento d'agua	8
Pintura a oleo	m2 72,00

6ª SECÇÃO

Conclusão dos melhoramentos na casa de morada do Engenheiro da 7ª Residencia, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 18,408
Emboço e rebôco.	m2 397,00
Alvenaria de tijolo	m3 12,600
Rejuntamento	m2 46,00
Forro	m2 15,00
Soalho	m2 22,00
Vidros empregados.	85
Caiadura	m2 388,00
Pintura a oleo	m2 898,58
Forração a papel	m2 56,00

Construcção de um abrigo para a 9ª turma, no kilometro 540 + 375ms, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,980
Paredes de páo a pique.	m2 42,30

Cobertura com telhas planas.	m2 64,44
Idem com zinco.	m2 24,00
Assentamento de 4 pés direitos de trilhos.	

Melhoramentos na casa do Mestre de linha do 30º Districto—kilometro 627 + 444m, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 4,571
Idem de tijolo	m3 30,152
Emboço e rebôco.	m2 362,50
Soalho	m2 61,90
Forro	m2 62,03
Rodapés	m 33,77
Caiadura	m2 258,18

Reparou-se a casa de morada do Engenheiro da 8ª Residencia, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 0,435
Idem de tijolo	m3 1,183
Emboço e rebôco.	m2 19,72
Caiadura	162,42

Reparou-se a casa do Mestre de linha do 31º Districto, fazendo-se :

Emboço e rebôco	m2 99,57
Alvenaria de tijolo	m3 3,300
Área cimentada	m2 10,45
Cobertura com telhas planas	m2 173,80
Caiadura	m2 275,14

Ramal de Santa Cruz

Reparação da casa do Mestre de linha do 2º Districto, fazendo-se :

Caiadura	m2 307,89
Pintura a oleo	m2 201,91

Ramal de S. Paulo

Construcção da casa para a 5ª turma da 3ª Residencia no kilometro 286+345m :

Alvenaria de tijolo	m3 7,275
Emboço e rebôco	m2 498,20
Caiadura	m2 498,20
Cobertura com telhas planas	m2 96,00
Pintura a oleo	m2 94,35

Construcção de casa para a 6ª turma da 3ª Residencia, no kilometro 302+150m :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 29,856
Idem de tijolo	m3 39,696
Cobertura com telhas planas.	m2 96,00

Construcção da casa da 3ª turma da 4ª Residencia, no kilometro 356+380m, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 35,254
Idem de tijolo	m3 18,774
Ladrilho a tijolo.	m2 4,823
Emboço e rebôco	m2 355,32
Cobertura com telhas planas.	m2 9,126

Construcção de casa para morada do Chefe do 6º deposito no Norte, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 71,064
Idem de tijolo	m3 88,155
Emboço e rebôco	m2 776,94
Área cimentada.	m2 13,52
Forro	m2 112,94
Soalho.	m2 112,94
Vidros.	120
Cobertura com telhas planas	m3 248,89

Melhoramentos na casa do Armazenista da 2ª Residencia, fazendo-se :

Paredes de frontal	m2 70,98
Emboço e rebôco	m2 370,53
Forro	m2 89,60
Soalho.	m2 89,60
Rodapés	m 73,00
Vidros empregados.	46
Encanamento de chumbo para agua	m 70,00
Soldas	10
Caiadura	m2 359,00
Pintura a oleo	m2 389,72

Melhoramentos na casa do Mestre de linha do 5º districto da 2ª Residencia:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,000
Idem de tijolo	m3 16,200
Emboço e rebôco	m2 36,00
Soalho.	m2 52,16

Assentamento de quatro columnas de trilhos.

Repararam-se as seguintes casas:

Das 1ª, 2ª e 14ª turmas da 1ª Residencia, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	m3 55,450
Emboço e rebôco	m2 129,750
Caiadura	m2 927,00
Cobertura com telhas planas	m2 50,00
Pintura a oleo	m2 95,10
Idem a verniz coaltar	m2 95,60

Do Engenheiro da 2ª Residencia:

Alvenaria de tijolo	m3 25,735
Paredes de páo a pique	m2 34,15
Emboço e rebôco	m2 492,08
Soalho	m2 41,63
Forro	m2 41,41
Rodapés	m 8,50
Vidros substituidos	33
Caiadura	m2 85,12
Pintura a oleo	m2 763,42

Do Engenheiro da 3ª Residencia:

Pintura a oleo	m2 158,16
Soldas nos encanamentos	8

Do Engenheiro, do Armazenista, das 3ª, 16ª, 18ª, 19ª, 20ª, 29ª e 30ª turmas da 4ª Residencia, fazendo-se:

Emboço e rebôco	m2 10,40
Caiadura	m2 5982,84
Pintura a oleo	m.2 895,21

Ramal de Porto Novo

Repararam-se as casas do Mestre de linha do 2º districto e casa da 8ª turma, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 2,750
Alvenaria de tijolo	m3 49,674
Emboço e rebôco	m2 249,20
Soalho	m2 16,80
Soldas nos encanamentos de agua	24
Caiadura	m2 192,50
Pintura a oleo	m2 156,40

Rancho, telheiros e guaritas

1ª SECÇÃO

Construcção de um abrigo para usina de gaz acetyleno :

Alvenaria de pedra com argamassa.	$66,654^{m3}$
Cobertura com telhas planas.	$120,00^{m2}$
Tapamento com madeira.	$149,00^{m2}$
Pintura a oleo	$231,30^{m2}$

Assentamento de uma guarita na passagem 3, para collocação dos apparelhos da cancella :

Alvenaria de tijolo	$0,035^{m3}$
Cobertura com telhas planas.	$11,79^{m2}$
Vidros collocados	20
Pintura a oleo	$64,12^{m2}$

Repararam-se diversas guaritas, fazendo-se $487,04^{m2}$ de pintura a oleo.

3ª SECÇÃO

Construcção de um barracão para abrigo de materiaes da 4ª Residencia :

Excavação	$18,00^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$29,543^{m3}$
Idem de tijolo	$8,730^{m3}$
Cobertura com zinco.	$192,00^{m2}$
Caiadura	$108,00^{m2}$

5ª SECÇÃO

Construcção de um abrigo, em Barbacena, para uma bussola :

Alvenaria de tijolo.	$7,680^{m3}$
Emboço e rebôco	$4,80^{m2}$
Tapamento com madeira.	$24,00^{m2}$
Cobertura com telhas planas	$25,00^{m2}$
Pintura a oleo	$36,00^{m2}$

Assentamento da esquadria e ferragens.

Construcção de um barracão para abrigo de materiaes da 7ª Residencia, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 7,00
Idem de tijolo	m3 11,060
Cobertura com telhas	m2 288,00
Pintura a oleo	m2 248,00

Assentamento de 14 columnas de trilhos, do madeiramento da coberta e da esquadria.

6ª SECÇÃO

Construcção de um barracão para deposito de materiaes da 8ª Residencia, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 13,034
Emboço e rebôco	m2 40,77
Rejuntamento	m2 25,93
Área cimentada.	m2 125,93
Tapamento com madeira.	m2 200,50
Cobertura com zinco	m2 198,09
Pintura a oleo	m2 337,79

Assentamento de 12 columnas de trilhos, do madeiramento da coberta, da esquadria e ferragens.

Ramal de Santa Cruz

Construcção de um barracão no kilometro 51 para abrigo do pessoal da pedreira, fazendo-se:

Tapamento com madeira.	m2 44,62
Cobertura com zinco	m2 68,64
Emboço e rebôco	m2 58,38
Caiadura	m2 103,00

Assentamento de pés direitos de páos roliços.

Ramal de Bello Horizonte

Construcção de uma coberta para a valla de lavagem de carros, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,00
Cobertura com zinco	m2 89,34
Tapamento com madeira.	m2 87,00

Assentamento de oito columnas de trilhos, do madeiramento da coberta e de ferragens.

Caixas e encanamentos d'agua

2ª SECÇÃO

Substituição do encanamento da caixa d'agua da Barra:

Encanamento de ferro galvanisado de 0m,067 . . .	m 450,00

6ª SECÇÃO

Construcção de uma caixa d'agua em Silva Xavier, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 67,078
Idem de pedra secca	m3 2,481
Idem de tijolo	m3 4,673
Emboço e rebôco	m2 47,01

Assentamento de uma caixa de ferro, 42m,00 de canos de ferro de 0m,07 e 133m,80 de canos de chumbo de 2''.

7º—Trabalhos por conta de terceiros

Secretaria — Reparação de mesas e armarios e construcção de uma estante.

Contabilidade — Construcção de armarios.

Pagadoria — Construcção de um balcão.

Intendencia — Assentamento de machinas na officina autographica.

Locomoção — Melhoramentos dos esgotos, nas officinas do Engenho de Dentro.

Correio Geral — Melhoramentos no compartimento occupado por essa repartição na estação Central.

Companhia Ferro Carril Villa Izabel — Construcção de cruzamentos para atravessar as linhas desta Estrada, na passagem n. 9.

The Leopoldina Railway Company — Ligação de linhas em Entre Rios.

Estado de Minas Geraes — Construcção de um desinfectorio na estação da Barra.

Estado do Rio de Janeiro — Construcção de um desinfectorio na estação da Barra.

Société Anonyme de Manganèse — Construcção de um desvio no kilometro 464+300m,00.

Ayrosa & Comp.— Conclusão da construcção de uma ponte provisoria no kilometro 498+616m,00, de um boeiro e de uma valla.

José Gonçalves Pereira — Construcção de um ramal da estação Maritima ao entreposto de café.

Preiss, Haussler & Comp. — Reparação de um desvio da fabrica de cerveja em Mendes.

Fortunato Pereira Campos — Collocação de uma chave e um cruzamento no desvio do kilometro 539.

Antonio Teixeira Rodrigues — Ligação do desvio das officinas do mesmo senhor, na estação de Minas.

8º — Despeza

A despeza total desta Divisão durante o anno de 1900, foi de 7.638:541$660, a saber:

	m BITOLA DE 1,60	m BITOLA DE 1,00	TOTAES
Administração	. . . . .	. . . . .	216:954$353
Vigilancia e policia da linha.	730:151$778	127:487$633	857:639$411
Conservação ordinaria »	3.567:251$790	1.128:522$262	4.695:774$052
Idem extraordinaria »	725:858$096	119:017$620	844:876$616
Obras novas	932:202$785	91:094$443	1.023:297$228
	5.955:465$349	1.466:121$958	7.638:541$660

No annexo E 2 — acham-se discriminadas as importancias acima, por pessoal e material e pelas Secções e Residencias.

VI

PESSOAL

Nenhuma alteração se deu no pessoal administrativo da Estrada durante o anno de 1900. Conforme consta dos respectivos quadros, a totalidade do pessoal em 31 de dezembro do dito anno era de 9.487, assim dividido pelas cinco Divisões de serviço e em titulados e jornaleiros:

	TITULADOS	JORNALEIROS	TOTAES
Administração central.	60	58	118
Trafego.	1.150	2.408	3.558
Contabilidade.	180	124	304
Locomoção.	232	2.267	2.499
Via permanente.	129	2.879	3.008
	1.751	7.736	9.487
Em 1899 era	1.691	7.918	9.609
» 1898 »	1.743	8.079	9.822
» 1897 »	1.860	11.805	13.665

Directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, 30 de setembro de 1901.

Gustavo A. da Silveira

Director.

ANNEXOS

A 1.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL—1ª DIVISÃO—ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Linha em trafego — extensão: 1257,714.05 k

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900

EMPREGOS	NUMERO	VENCIMENTOS MENSAES	NUMERO	DIARIA	JORNAES Maximo	JORNAES Minimo
DIRECTORIA						
Director	1	2:500$000				
SECRETARIA						
Secretario	1	750$000				
Official	1	475$000				
1os escripturarios	2	400$000				
2os ditos	2	350$000				
3os ditos	3	300$000				
4os ditos	3	225$000				
Archivista	1	225$000				
Auxiliares	.....	.....	2	6$000		
Dito provisorio	.....	.....	1	4$500		
Continuos	2	150$000				
Servente	.....	.....	1	.....	4$000	
Guardas da Directoria	.....	.....	2	.....	5$200	5$000
THESOURARIA						
Thesoureiro	1	1:000$000				
Escrivão	1	450$000				
Fieis	3	375$000				
Ajudantes de fiel	3	325$000				
Dito de escrivão	1	350$000				
4os escripturarios	2	225$000				
Continuos	2	150$000				
SECÇÃO DE PAGAMENTOS						
Fiel pagador	1	600$000				
Escrivão addido	1	450$000				
Fieis	3	375$000				
Ajudantes de fiel	2	325$000				
Dito de escrivão	1	350$000				
4o escripturario	1	225$000				
Auxiliar de escripta	.....	.....	1	6$000		
Continuo	1	150$000				
Servente	.....	.....	1	.....	4$000	
INTENDENCIA						
Intendente	1	1:000$000				
Despachante	1	333$333				
Escrivão	1	450$000				
Fieis	2	375$000				
Ajudantes de fiel	3	325$000				
2o escripturario	1	350$000				
3os ditos	3	300$000				
4os ditos	4	225$000				
Continuos	1	150$000				
Auxiliares	.....	.....	3	5$000		
Guarda do deposito	.....	.....	1	.....	4$000	
Dito rondante	.....	.....	1	.....	4$000	
Serventes	.....	.....	3	.....	4$000	
Carpinteiro	.....	.....	1	.....	6$000	
Trabalhadores	.....	.....	14	.....	4$000	
Encarregado da carga e descarga	1	450$000				
Ajudantes	2	300$000				
Feitor	.....	.....	1	.....	6$000	
Trabalhadores	.....	.....	12	.....	5$000	
Guardas	.....	.....	4	.....	5$000	
Encarregado da officina autographica	1	300$000				
Impressores	.....	.....	3	.....	7$000	5$000
Encarregado do motor	.....	.....	1	.....	6$000	
Ponsador	.....	.....	1	.....	4$500	
Serventes	.....	.....	5	.....	4$000	
	60		58			

Secretaria da E. F. Central do Brazil, em 31 de dezembro de 1900.— O secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

B I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Linha em trafego — extensão: 1.2577.11,03 k

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900

EMPREGOS	ESCRIPTORIO DO TRAFEGO	INSPECTORIAS DE DISTRICTO	INSPECTORIA DO MOVIMENTO	INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO	ESTAÇÕES: Estações especiaes	ESTAÇÕES: Estações do interior	TOTAL	VENCIMENTOS	DIARIAS	JORNAES: Maximos	JORNAES: Minimos
Sub-director do trafego	1	....	....	....	....	....	1	1:500$000			
Inspectores	....	3	1	1	....	....	5	1:000$000			
Sub-inspectores	....	3	1	3	....	....	7	500$000			
Official	1	....	....	....	....	....	1	475$000			
Chefes de secção	3	....	....	1	....	....	4	425$000			
Desenhista	1	....	....	....	....	....	1	400$000			
Primeiros escripturarios	4	....	....	1	....	....	5	400$000			
Segundos ditos	4	3	1	1	....	....	9	350$000			
Terceiros ditos	4	3	1	1	....	....	9	300$000			
Quartos ditos	10	3	1	2	....	....	16	225$000			
Archivista	1	....	....	....	....	....	1	225$000			
Armazenista	....	....	....	1	....	....	1	225$000			
Auxiliares de escripta	10	4	2	4	....	....	20	....	6$000		
Continuos	2	....	....	1	....	....	3	150$000			
Serventes	4	3	1	1	14	....	23	....	....	5$000	3$300
Conductores de — 1ª classe	....	....	40	....	....	....	40	400$000			
Conductores de — 2ª »	....	....	50	....	....	....	50	350$000			
Conductores de — 3ª »	....	....	110	....	....	....	110	250$000			
Conductores de — 4ª »	....	....	59	....	....	....	59	150$000			
Bagageiros de — 1ª classe	....	....	36	....	....	....	36	....	6$300		
Bagageiros de — 2ª »	....	....	22	....	....	....	22	....	5$500		
Bagageiros de — 3ª »	....	....	20	....	....	....	20	....	5$000		
Guarda-freios de — 1ª classe	....	....	31	....	....	....	31	....	4$800		
Guarda-freios de — 2ª »	....	....	64	....	....	....	64	....	4$300		
Guarda-freios de — 3ª »	....	....	222	....	....	....	222	....	3$800		
Limpeza de carros — feitores	....	....	4	....	....	....	4	....	5$000		
Limpeza de carros — trabalhadores	....	....	52	....	....	....	52	....	4$000		
Limpeza de carros — criados nocturnos	....	....	12	....	....	....	12	....	4$500		
Telegraphistas de — 1ª classe	....	....	....	16	....	....	16	350$000			
Telegraphistas de — 2ª »	....	....	....	30	....	....	30	300$000			
Telegraphistas de — 3ª »	....	....	....	203	....	....	203	220$000			
Telegraphistas de — 4ª »	....	....	....	65	....	....	65	150$000			
Conservação das linhas e apparelhos — feitores de 1ª classe	....	....	....	3	....	....	3	....	7$100		
Conservação das linhas e apparelhos — feitos » 2ª »	....	....	....	3	....	....	3	....	5$400		
Conservação das linhas e apparelhos — guarda-fios	....	....	....	45	....	....	45	....	4$000		
Officina telegraphica — mestre	....	....	....	1	....	....	1	450$000			
Officina telegraphica — contra-mestre	....	....	....	1	....	....	1	....	7$000		
Officina telegraphica — officiaes	....	....	....	6	....	....	6	....	....	6$000	4$000
Officina telegraphica — carpinteiro	....	....	....	1	....	....	1	....	6$000		
Officina telegraphica — aprendizes	....	....	....	6	....	....	6	....	....	3$000	$700
Luz electrica — machinista	....	....	....	1	....	....	1	300$000			
Luz electrica — ajudantes	....	....	....	10	....	....	10	....	....	6$500	6$000
Luz electrica — foguistas	....	....	....	12	....	....	12	....	5$000		
Gaz Pintsch — mestre	....	....	....	1	....	....	1	....	7$000		
Gaz Pintsch — forneiros	....	....	....	3	....	....	3	....	6$000		
Gaz Pintsch — ajudantes de forno	....	....	....	3	....	....	3	....	4$000		
Gaz Pintsch — foguistas	....	....	....	2	....	....	2	....	5$000		
Gaz Pintsch — gazistas	....	....	....	6	....	....	6	....	....	4$500	4$300
Gaz corrente — gazistas	....	....	....	3	....	....	3	....	7$000		
Block system — cabineiros	....	....	....	32	....	....	32	....	....	4$300	3$300
Agentes de — estações especiaes	....	....	....	....	4	....	4	475$000			
Agentes de — ditas de 1ª classe	....	....	....	....	....	13	13	400$000			
Agentes de — » » 2ª »	....	....	....	....	....	18	18	350$000			
Agentes de — » » 3ª »	....	....	....	....	....	25	25	300$000			
Agentes de — » » 4ª »	....	....	....	....	....	37	37	250$000			
Agentes de — » » 5ª »	....	....	....	....	....	61	61	225$000			
A transportar	45	22	730	470	18	154	1.432				

EMPREGOS	ESCRIPTORIO DO TRAFEGO	INSPECTORIAS DE DISTRICTO	INSPECTORIA DO MOVIMENTO	INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO	ESTAÇÕES		TOTAL	VENCIMENTOS	DIARIAS	JORNAES	
					Estações especiaes	Estações do interior				Maximos	Minimos
Transporte...	45	22	730	470	18	151	1.439				
Ajudantes de ..... estações especiaes....	....	....	.....	.....	6	.....	6	375$000			
» de 1ª classe.	....	....	.....	.....	.....	12	12	300$000			
Fieis..... recebedores.....	....	....	.....	.....	6	.....	6	300$000			
de armazem.....	....	....	.....	.....	7	.....	7	300$000			
do interior.....	....	....	.....	.....	.....	26	26	250$000			
Ajudantes de fiel.....	....	....	.....	.....	6	.....	6	250$000			
Bilheteiros.....	....	....	.....	.....	15	.....	15	300$000			
Conferentes de..... 1ª classe.....	....	....	.....	.....	20	.....	20	250$000			
2ª »	....	....	.....	.....	88	60	148	200$000			
3ª »	....	....	.....	.....	34	72	106	150$000			
Guardas..... geraes.....	....	....	.....	.....	4	.....	4	.....	.....	7$500	5$000
de armazem.....	....	....	.....	.....	91	60	151	.....	.....	5$000	3$000
rondantes.....	....	....	.....	.....	45	49	94	.....	.....	4$500	3$000
portões.....	....	....	.....	.....	29	.....	29	.....	.....	4$000	3$300
chaves.....	....	....	.....	.....	36	551	587	.....	.....	6$800	3$500
do movimento	....	....	.....	.....	.....	3	3	.....	5$500		
ajudantes.....	....	....	.....	.....	.....	4	4	.....	.....	4$500	4$000
salão.....	....	....	.....	.....	27	.....	27	.....	.....	4$500	4$000
cancella.....	....	....	.....	.....	12	23	35	.....	.....	4$000	2$800
apartadores.....	....	....	.....	.....	6	.....	6	.....	5$000		
girador.....	....	....	.....	.....	4	.....	4	.....	4$000		
revista	....	....	.....	.....	.....	4	4	.....	3$000		
latrina.....	....	....	.....	.....	1	.....	1	.....	2$500		
Compositores.....	....	....	.....	.....	11	9	20	.....	.....	5$500	3$000
Ajudantes dos mesmos.....	....	....	.....	.....	1	3	4	.....	.....	5$000	4$000
Manobreiros.....	....	....	.....	.....	29	20	49	.....	.....	7$000	4$000
Ajudantes dos mesmos.....	....	....	.....	.....	14	23	37	.....	.....	6$800	3$500
Machinista.....	....	....	.....	.....	1	.....	1	.....	8$000		
Foguistas.....	....	....	.....	.....	5	.....	5	.....	5$000		
Encaregadas da *toilette*.....	....	....	.....	.....	2	.....	2	50$000			
Vigia da ponte.....	....	....	.....	.....	1	.....	1	.....	3$500		
Lampistas.....	....	....	.....	.....	2	.....	2	.....	4$000		
Bombeiros.....	....	....	.....	.....	.....	3	3	.....	4$000		
Feitores.....	....	....	.....	.....	8	9	17	.....	.....	7$500	3$500
Trabalhadores.....	....	....	.....	.....	266	386	652	.....	.....	4$500	3$000
Encarregado das cabinas.....	....	....	.....	.....	4	6	10	.....	.....	7$000	6$000
Ajudantes dos mesmos.....	....	....	.....	.....	12	2	14	.....	5$000		
Encarregado da bomba.....	....	....	.....	.....	.....	1	1	.....	6$000		
Somma.....	45	22	730	470	811	1.480	3.558				

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 18 de junho de 1901.— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

B 2.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Quadro dos accidentes do anno de 1900, que produziram avarias no material rodante, ferimentos e mortes

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCO-MOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
Por estarem imprudentemente na linha ou tentarem atravessal-a na occasião da passagem dos trens.....	4, 6, 8, 16, 27 e 30 de Janeiro; 3 e 13 de Fevereiro; 10, 18 e 20 de Março; 8, 12, 13, 17, 18, 20, 28 e 30 de Abril; 6, 8, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 27 e 29 de Maio; 11, 16, 18, 21 e 27 de Junho; 5, 8, 13, 14, 16, 20, 22 e 23 de Julho; 4, 12, 16, 19, 20, 21, 22 e 25 de Agosto; 5, 7, 9, 12, 17, 18, 20 e 23 de Setembro; 12, 13, 15, 20, 21, 23 e 30 de Outubro; 1, 6, 8, 9, 17, 23, 25 e 29 de Novembro e 1, 2, 10, 23, 24 e 30 de Dezembro.....	.....	.....	.....	.....	8	7	43	26
Saltando do trem em movimento	4 e 9 de Janeiro; 4 de Fevereiro; 1, 7 e 14 de Março; 12, 20 e 24 de Julho; 12 de Outubro; 2 de Novembro e 2 de Dezembro.....	.....	.....	7	.....	1	1	3	
Cahindo de trem ou trolley.	10, 19 e 20 de Janeiro; 4 e 18 de Fevereiro; 4 e 11 de Março; 3, 4 e 25 de Abril; 25 e 28 de Maio; 14 e 25 de Junho; 2 e 6 de Julho; 4, 7, 9, 16 e 23 de Agosto; 6 e 9 de Setembro; 11 de Outubro; 14 e 22 de Novembro e 17 de Dezembro.....	.....	.....	7	.....	20			
Tentando embarcar com o trem em movimento.....	18 de Janeiro; 26 de Fevereiro; 5 e 11 de Março; 22 e 27 de Abril; 20, 21 e 29 de Maio; 5 e 17 de Junho; 1 e 6 de Julho; 3 e 11 de Agosto; 23 de Setembro; 18 de Outubro; 2 e 27 de Novembro e 4 e 9 de Dezembro..	.....	.....	1	1	5	1	13	
Atirando-se sob o trem em sua passagem.....	25 de Janeiro; 25 de Fevereiro e 2 de Abril.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	2
Desembarcando do trem....	4 de Março e 22 de Setembre	.....	.....	2					
Batendo com a cabeça de encontro á coberta da estação, 4; alcançado por um trilho, 1; queimado pelos injectores da locomotiva, 1; apanhado pela alavanca de uma chave, 1; batendo com a cabeça de encontro a uma ponte, 1; batendo com a cabeça de encontro ás paredes do tunel, 2; apanhado pela porta de um carro, 1; cahindo de um poste telegraphico, 1; batendo com a cabeça									
A transportar....	.....	.....	.....	18	1	33	9	59	28

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
	Transporte....	.....	.....	18	1	34	9	59	28
de encontro a um poste telegraphico, 1; desengatando a manivella de um carro, 1; engatando carros, 1 e tentando tomar um carro em manobras, 1.....	13 de Janeiro; 4 de Abril; 10 de Outubro e 19 de Novembro; 10 e 15 de Fevereiro; 16 de Março; 2 de Maio; 6 de Junho e 17 de Dezembro; 4 de Agosto; 1 e 28 de Setembro e 1 e 14 de Outubro.....	.....	.....	1	.....	14	1		
Descarrilamentos: Dos carros 28 V, 16 e 148 T e 1 D do trem MO 2; do carro 107 T do CS 1; do carro 122 V do M 11; dos carros 956, 334, 466 e 358 L e 145 V do C 3; do trem SP 1; dos carros 49 e 78 D do SU 71; dos carros 138 D e 28 B do SP 5; do carro 1 E do M 10; dos carros 36 e 44 V do M 12; do carro 120 de um especial; do carro 349 Q do CP 12; do carro 18 B do S 2; do carro D 3 do C 74; do JJ do S 6; do carro 2 L do CP 6; da machina 175 do S2; do carro 643 do M 1; de 3 carros do C 39; do carro 3 V do C 16; do carro 19 B do S 1; do carro 1053 Q do C 39; do carro 243 V do C 48; do carro 44 B do SP 4; dos carros 88 e 272 V; do carro 20 B do S 7; do carro 8 B do S 2; do carro 296 V do trem C 25; do carro 154 T do C 26; do carro 447 V do C 1; do carro 8 FF do SP 1; da machina 171; do carro 56 H do C 12; do carro 96 OT; do carro 534 V; do carro 254 V do trem SP 5; dos carros do trem C 48 e da machina do trem C 27.	2, 6, 8, 14, 18, 20, 21, 26 e 30 de Janeiro; 1, 3, 7, 17, 18, 23, 26 e 28 de Fevereiro; 1, 2, 6, 7, 12 e 25 de Março; 13 de Maio; 5 de Junho; 19 de Julho; 2 de Agosto; 4, 17 e 25 de Setembro; 1, 13 e 23 de Outubro; 23 de Novembro e 5, 7 e 27 de Dezembro....	3		.....	.....	6	.....	2	2
Choques: Do SP 2 com um trolley; da machina 66 com a 71; do S 4 com um trolley; de uma machina da reserva com o trem de lastro; do carro 218 V com o 109 V do trem C 2; de uma machina com o carro 114 H; do trem C 56 com o carro 222 T; do trem S 1 com uma pedra; da machina 234 com a 155; dos carros 12 T e 310 V com o para-choque do desvio da									
A transportar.....	.....	3	43	19	1	54	10	61	30

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCO-MOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
	Transporte.....	3	48	19	1	54	10	61	30
estação; do carro 407 V do trem Cô com o carro 412 V; da machina n. 5 com um trolley; de uma machina da reserva com o carro 1116 Q; de um especial de passageiros com o CP 5; do carro 84 V do trem de lastro com o carro 487 V; dos carros 21 G e 4 J com os carros 32 D e 3 R; do trem SU 15 com uma carroça; da machina 25 com um carro do S 1; do carro 187 H com a machina 284 do M 6; do trem S 5 com uma carroça; da machina 156 com a 83 e desta co a de reserva; da machina 277 com a 245; da machina do trem de lastro com os carros 234 T e 403 V do M 8; do trem S 6 com um especial; da machina do M 3 com carros; do trem C 4 com uma carroça; de um trem especial com um trolley; do trem de lastro com carros; de uma machina com carros do S 6; do S 6 com um trolley e da machina 72 com a 71.....	9, 23, 29 e 30 de Janeiro; 9, 17, 22 e 23 de Fevereiro; 22 e 25 de Março; 16 e 21 de Abril; 17 de Maio; 1, 8 e 22 de Junho: 6, 14 e 26 de Julho; 14 de Agosto; 2 e 21 de Setembro; 3 e 25 de Outubro; 21 e 22 de Novembro e 2, 19, 24, 25 e 31 de Dezembro.....	17	32	.....	.....	1	.....	1	1
	Somma.....	20	80	19	1	55	10	62	31

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 13 de Junho de 1901.— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

B 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Despeza geral de custeio em 1900

DISCRIMINAÇÃO	BITOLA LARGA		BITOLA ESTREITA		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Escriptorio	212:250$679	13:865$303	82:623$647	12:381$309	294:874$326	26:246$612	321:120$938
Movimento	1.448:353$740	117:212$975	203:770$152	10:942$084	1.652:123$892	128:155$059	1.780:278$951
Estações	3.697:166$538	870:136$737	542:546$968	100:036$550	4.239:713$436	970:173$287	5.209:886$723
Telegrapho	815:780$081	30:823$472	133:196$900	9:305$782	948:976$981	40:129$254	989:106$235
Inspectoria do telegrapho e illuminação	106:197$207	70:632$174	41:012$515	32:328$231	147:209$722	102:960$405	250:200$127
Somma	6.279:748$275	1.102:670$661	1.003:180$082	164:993$956	7.282:928$357	1.267:664$617	8.550:592$974

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 18 de junho de 1901.— *Manuel José de Souza Vieira*, official.

C 1. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Linha em trafego — extensão: 1.257k.714m.05

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900

EMPREGÒS	REPARTIÇÕES				VENCIMENTO MENSAL	DIARIA (média)	JORNAL	
	ESCRIPTORIO	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	TOTAL			MAXIMO	MINIMO
Sub-director	1	.....	.....	1	1:250$000			
Official	1	.....	.....	1	475$000			
Contador	.....	1	.....	1	750$000			
Ajudante	.....	1	.....	1	425$000			
Guarda-livros	.....	.....	1	1	750$000			
Ajudantes	.....	.....	2	2	425$000			
1os Escripturarios	.....	10	2	12	400$000			
2os »	.....	14	2	16	350$000			
3os »	1	16	2	19	300$000			
4os »	1	25	2	28	225$000			
Archivista	.....	1	.....	1	225$000			
Impressor de bilhetes	.....	1	.....	1	300$000			
Ajudantes	.....	3	.....	3	200$000			
Continuos	1	1	1	3	150$000			
Auxiliares de escripta	.....	37	8	45	.....	6$500	8$000	5$000
Carimbadores	.....	10	.....	10	.....	4$000	4$000	4$000
Serventes	.....	7	.....	7	.....	4$000	5$000	4$000

3ª Divisão, 31 de dezembro de 1900. — Pelo official, *Arthur Augusto dos Reis*, 2º Escripturario.

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1894			
Receita	27.226:847$160	1.155,633 k	23:560$115
Despeza effectiva	28.186:489$137		24:390$519
Deficit	959:641$977		
Relação da despeza para a receita	103,524 %		
1895			
Receita	29.377:160$286	1.17 . 774 k	24:900$667
Despeza effectiva	32.193:758$783		27:288$072
Deficit	2.816:598$497		
Relação da despeza para a receita	109,587 %		
1896			
Receita	34.353:467$363	1.203,380 k	28:517$480
Despeza effectiva	37.103:550$634		30.832$779
Deficit	2.750:08 8$271		
Relação da despeza para a receita	108,005 %		
1897			
Rceita	30.985:879$488	1.222,396 k	25:318$479
Despeza effectiva	(*) 40.819·515$248		33:393$037
Deficit	9.833:635$760		
Relação da despeza para a receita	131,736 %		
1898			
Receita	34.280:720$118	1.222,475 k	28:041$244
Despeza effectiva	(**) 40.392·271$521		33:041$388
Deficit	6.111:551$103		
Relação da despeza para a receita	117,828 %		
1899			
Receita	32.839:212$243	1.241,580 k	26:449$533
Despeza effectiva	33.287:322$075		26:810$453
Deficit	448:110$432		
Relação da despeza para a receita	101,364 %		
1900			
Receita	29.961:573$256	1.241,580 k	24:131$810
Despeza effectiva	29.158:592$179		23:404$526
Saldo	802:981$077		
Relação da despeza para a receita	97,319 %		

(*) Está incluida a importancia de 7.317:773$692 de pagamentos feitos pelo Banco da Republica, por fornecimentos e contractos feitos em 1896.

(**) Está incluida a importancia de 266:462$882 de pagamentos feitos pelo Banco da Republica, por fornecimentos e contractos feitos em 1895.

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1901. — *Augusto José Pereira Schafför*, guarda-livros.

C 2.—TABILIDADE

SIVO

Estado do Rio de Janeiro			24.856:287$269
» de S. Paulo			29.517:182$887
» de Goyaz			42.750:768$601
» do Paraná			180:000$000
» de Sergipe			
Intendencia Municipal da Capital Federal		154:357$615,5	209:646$615,5
Intendencias diversas		55:289$000	
			604:372$772
Companhias	Estrada de Ferr	39:012$007	58:362$007
	» » »	19:350$000	
	» » »		62:171$650
	» » »		159$500
	» » »		7:621$603
	» » »		10:183$122
	» » »		484$000
	» » »		103:289$503
	Interesses Locae		10:252$772
	Carris Urbanos		97$500
	Ramal do Piáu (		100$000
	F. C. de Itagua		30$000
	E. de F. Ramal		88:030$399
	Progresso Indust		2:700$000
	Usina Esperança		
	Melhoramentos d		
	Sanatorio de Bar		
	Edificadora	336:783$275,2	
	F. Carril Villa Is (Ramal da Serraria)	3:715$150	
	Diversas	2:832$415	
6ª secção	Até o anno passad	26:502$850	
	Por obras neste a	517$000	372:813$525,2
		2:462$835	
Ramal de Santa Cruz	Até o anno passad		
	Por obras neste an		
Ramal de S. Paulo	Até o anno passad		
	Por obras neste an		
Ramal de Macacos	Até o anno passad		
Ramal de Ouro Preto	Até o anno passad		
	Por obras neste an		
Ramal da Gambôa	Até o anno passado		
	Por obras neste ano		
Ramal do Porto Novo	Até o anno passad		
	Por obras neste an		
Ramal de Bello Horisonte	Por obras neste an		
Ramal do Paty do Alferes	Até o anno passado		
Custo da E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro			
» do Ramal Bello Horisonte			
Estações	Central		
	S. Diogo		
	Maritima		
	Interior		
			216.213:870$713,1

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1901.

C 2.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

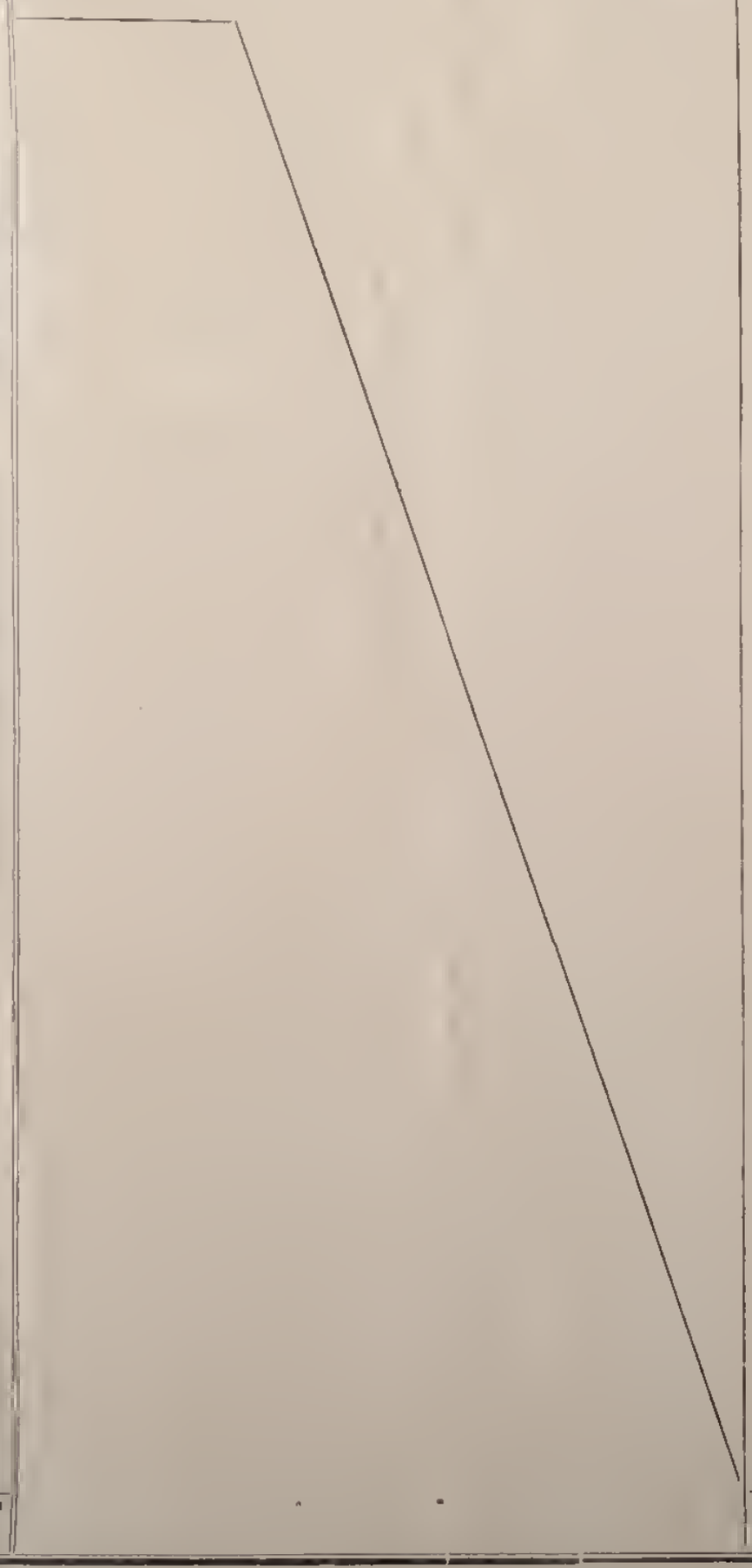
Balanço do exercicio de 1900

ACTIVO

Estado do Rio de Janeiro	[illegible]	[illegible]
» de S. Paulo	[illegible]	
» da Bahia	[illegible]	
» do Paraná	[illegible]	
» de Sergipe	[illegible]	[illegible]
Intendencia Municipal da Capital Federal	[illegible]	
Intendencia da Bahia	[illegible]	[illegible]
Estrada de Ferro Leopoldina	[illegible]	
» » » Nictheroy	[illegible]	
» » » Leste de Minas	[illegible]	
» » » Unidos Valenciana	[illegible]	
» » » Rio das Flores	[illegible]	
» » » Capital de Minas	[illegible]	
» » » Bananal	[illegible]	
Companhias	Interesses [illegible]	
	Carros [illegible]	
	Rendas de [illegible]	
	[illegible]	
	[illegible]	
	[illegible]	
	[illegible]	
	[illegible]	
	[illegible]	
	[illegible]	
	Diversas	[illegible]
Estradas de Ferro	Pelo Ministerio da Viação	[illegible]
	Rio [illegible]	[illegible]
	de Natal	[illegible]
	Sul de Pernambuco	[illegible]
Depositos	Conta [illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
	de [illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]
Mobiliarios	no Banco	[illegible]
	» Estado do Rio	[illegible]
	» [illegible]	[illegible]
	» Estado de S. Paulo	[illegible]
	» Nictheroy	[illegible]
	» [illegible]	[illegible]
Mobilia [illegible]		[illegible]
Moedas		[illegible]
Thesouro Federal		[illegible]
Obras [illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
Despezas [illegible]		[illegible]
Apolices		[illegible]
Bonificações [illegible]		[illegible]
Bilhetes [illegible] e gas Rio de Janeiro		[illegible]
Letras [illegible]		[illegible]
Propriedades diversas		[illegible]
Portas [illegible]		[illegible]
Fazendas		[illegible]
Rendas a [illegible]		[illegible]
» a receber		[illegible]
Direcção geral da Contabilidade		[illegible]
Inspectoria de [illegible]		[illegible]
Caixa de [illegible]		[illegible]
Intendencia [illegible]		[illegible]
Nova Capital de Minas		[illegible]
Banco de [illegible] de S. Paulo		[illegible]
Banco [illegible] do Estado do Rio		[illegible]
Jacyaçoca [illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
Fazenda [illegible]		[illegible]
Agencia [illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
[illegible]		[illegible]
Devedores Diversos		[illegible]
Contas a Liquidar	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ramal de Santa Cruz	[illegible]	[illegible]
Ramal de S. Paulo	[illegible]	[illegible]
Ramal de Macacos	[illegible]	[illegible]
Ramal de Campos Novos	[illegible]	[illegible]
Ramal de Grajaú	[illegible]	[illegible]
Ramal de Porto Novo	[illegible]	[illegible]
Ramal de Bello Horizonte	Por obras neste anno	[illegible]
Ramal do Pedro do Alfonso	[illegible]	[illegible]
Conta de E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro		10.000.000$000
» do Ramal Bello Horizonte		[illegible]
Estoques	Central	[illegible]
	» Diversos	[illegible]
	Materiaes	[illegible]
	Interior	[illegible]
		[illegible]

PASSIVO

Estrada de Ferro Central do Brazil conta de capital		[illegible]
Obras novas de prolongamento e ramaes		[illegible]
Thesouro Federal		[illegible]
Emprestimo do Estado do Rio de Janeiro		[illegible]
Cupões para garantias de juros e [illegible]	[illegible]	[illegible]
» » » » proprietarios	[illegible]	
Valores depositados		[illegible]
Fianças de empregados	[illegible]	
» » carregadores	[illegible]	[illegible]
Repartições		[illegible]
Indemnisações por fornecimento		[illegible]
» » diversas		[illegible]
Reclamações		[illegible]
Intendencia Municipal da Bahia		[illegible]
Thesouro do Estado de S. Paulo		[illegible]
Sociedade [illegible] de Minas de Magnesio		[illegible]
Companhia Industrial Brazileira		[illegible]
Escola superior de [illegible]		[illegible]
Lucros [illegible] dos Telegraphistas		[illegible]
Conta de pessoal		[illegible]
Fundos para soccorros de empregados		[illegible]
Companhias	Da Estrada [illegible]	[illegible]
	Estrada de F. Leopoldina (Ramal de [illegible])	[illegible]
	Viação Ferrea Sapucahy	[illegible]
	Juiz de Fóra a Piau	[illegible]
	E. de F. Mossoróbinho	[illegible]
	E. de F. Paranapoka	[illegible]
Associação Geral de Auxilios Mutuos		[illegible]
Credores diversos		[illegible]
Lucros e perdas	Até o anno passado	[illegible]
	Lucros neste anno	[illegible]



[illegible]

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1901. — *Augusto José Ferreira Schaffer*, guarda-livros.

C 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da conta de Lucros e Perdas no exercicio de 1900

RECEITA		DESPEZA	
Rendimento da Estrada.....	29.397:481$536	Custeio da Estrada.....	27.253:719$168
Renda eventual.....	211:632$119	Despeza eventual.....	112:357$146
» de proprios.....	65:776$008	Saldo.....	2.457:577$082
Porcentagens do imposto de S. Paulo.....	8:639$520		
Idem idem de Minas Geraes...	122:667$310		
Idem sobre transportes.....	3:369$005		
Multas por infracção de contractos.....	14:088$197		
Total.....	29.823:653$696		29.823:653$696

2ª Secção de Contabilidade, em 30 de junho de 1901.— *Augusto José Pereira Schaffler*, guarda-livros.

C 4. — E. F. ABILIDADE

Balan OO

RE

Renda do trafego	Janeiro	2.241:586$188	
	Fevereiro	2.211:671$907	
	Março	2.425:007$363	
	Abril	2.325:532$500	
	Maio	2.460:321$827	
	Junho	2.426:314$431	
	Julho	2.409:421$106	
	Agosto	2.437:532$895	
	Setembro	2.156:764$084	
	Outubro	2.102:924$209	
	Novembro	1.872:215$911	
	Dezembro	2.184:426$745	27.253:719$168
Renda fictícia			
Total			2.634:707$928
Deduzindo:			
Renda pertencente ao trafego mutuo			
» » á taxa de transportes			
» » ao imposto de S. Paulo			
» » » » » Minas Geraes			
Renda propria da Estrada			
Renda arrecadada pela Thesouraria			
Percentagens diversas			
			29.888:427$096

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Passagens			
Menos: Pertencente ao trafego mutuo			
» á taxa de transportes			
» ao imposto de S. Paulo			
Fretes			
Menos: Pertencente ao trafego mutuo			
» » imposto de S. Paulo			
» » » » Minas Geraes	3:796$582	15:448$820	254:245$402
	7:058$445	15:478$464	172:533$909
Telegrammas	9:653$357	1.190:939$317	8.550:592$074
Menos: Pertencente ao trafego mutuo	5:448$346	40:681$922	537:130$268
Armazenagens	3:602$288	7.015:366$895	11.123:969$183
Multas	2:422$926	1.842:821$506	6.615:244$432
Rendas diversas			
Renda arrecadada pela Thesouraria			
Percentagens diversas			
	1:981$944	10.120:737$224	27.253:719$168

Rendimento 719$168
» 182$993

Differença pa 763$825

S. E. ou O.— 2ª Secção de Contabilidade. 30

C 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1900

RECEITA

Renda do trafego — Janeiro	1.790:812$035		
Fevereiro	2.830:567$502		
Março	2.061:528$017		
Abril	2.[illegible]		
Maio	2.734:[illegible]		
Junho	2.610:[illegible]		
Julho	2.833:[illegible]		
Agosto	3.671:[illegible]		
Setembro	[illegible]		
Outubro	[illegible]		
Novembro	2.832:[illegible]		
Dezembro	2.067:306$024	27.997:271$115	
Renda fictícia		61:[illegible]	
Total		35.562:044$558	
Deduzindo: Renda pertencente ao trafego mutuo	1.141:912$601		
" " á taxa de transportes	631:[illegible]		
" " ao imposto de S. Paulo	143:[illegible]		
" " " " " Minas Geraes	4.583:[illegible]	6.499:[illegible]	
Renda propria da Estrada			29.162:251$931
Renda arrecadada pelo Thesouro		291:[illegible]	
Percentagens diversas		134:[illegible]	425:172$100
			29.587:[illegible]

DESPEZA

Custeio da Estrada — Janeiro	2.241:[illegible]	
Fevereiro	2.211:[illegible]	
Março	2.[illegible]	
Abril	2.[illegible]	
Maio	2.4[illegible]	
Junho	2.[illegible]	
Julho	2.[illegible]	
Agosto	2.[illegible]	
Setembro	2.156:[illegible]	
Outubro	2.102:[illegible]	
Novembro	1.[illegible]	
Dezembro	2.184:[illegible]	27.251:[illegible]
Saldo		2.031:307$21
		29.587:[illegible]

DESENVOLVIMENTO

Passagens		1.991:796$370	
Menos: Pertencente ao trafego mutuo	90:[illegible]		
" á taxa de transportes	631:[illegible]		
" ao imposto de S. Paulo	[illegible]	763.899$173	6.227:[illegible]$195
Fretes		25.194:[illegible]$347	
Menos: Pertencente ao trafego mutuo	1.07[illegible]		
" " imposto de S. Paulo	[illegible]		
" " " " Minas Geraes	1.[illegible]	5.[illegible]$017	20.772:[illegible]$330
Telegrammas		167.0[illegible]$700	
Menos: Pertencente ao trafego mutuo		11.[illegible]$[illegible]	155:[illegible]$[illegible]
Armazenagens			60:[illegible]$335
Moinhos			[illegible]$[illegible]
Rendas diversas			23[illegible]$[illegible]
Renda arrecadada pelo Thesouro			291:[illegible]
Percentagens diversas			131:[illegible]
			29.[illegible]:427$005

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central:			
Directoria, Secretaria e Thesouraria	233:[illegible]	15.14[illegible]	251:215$102
Intendencia	15[illegible]	15:[illegible]	17[illegible]
Trafego	7.3[illegible]	1.190:[illegible]	5.[illegible]
Contabilidade	4[illegible]	10:[illegible]	[illegible]
Locomoção	4.10[illegible]	[illegible]	11.[illegible]
Via Permanente e Edificios	4.77[illegible]	1.5[illegible]	6.615:[illegible]
	17.13[illegible]	10.120:[illegible]	27.253:719$185

Rendimento da Estrada em 1899	29.[illegible]
" " " " 1900	32.709:219$000
Differença para menos em 1900	2.670:[illegible]$691

Custeio da Estrada em 1900	27.253:[illegible]
" " " " 1899	26.[illegible]
Differença para menos em 1900	796:[illegible]

S. E. ou O. — 2ª Secção da Contabilidade, 30 de Junho de 1901. — *Augusto José Pereira Schoffer*, guarda-livros.

C5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Synopse da receita e despeza effectiva no Rio de Janeiro e no estrangeiro no exercicio de 1900

RECEITA

ORDINARIA:			
Rendimento da Estrada	24.197:[illegible]$673		
Idem o debito do Governo Central, Estados, etc.	1.002:[illegible]$000		
Importancia dos transportes gratis	61:[illegible]$000	22.614:[illegible]$673	
Diario Official		[illegible]$000	
Renda de propriedades		61:[illegible]$015	
Imposto de sello		45:[illegible]$[illegible]	
» sobre donativos		217:[illegible]$000	22.961:[illegible]$251
EXTRAORDINARIA:			
Multas dos empregados			77:[illegible]$052
DEPOSITOS:			
Companhia F. C. Minas e R.	23$071		
» » » Doce de Minas	110:[illegible]		
» » » Union Valen[illegible]	15:[illegible]		
» » » [illegible] Flores	[illegible]		
» » » Luiz de Fora e Piau	11:[illegible]		
» Viação Ferrea Sapucahy	[illegible]		
» Inter-ves[illegible]	[illegible]		
Imposto do Estado de Minas Geraes	210:[illegible]	431:[illegible]	
Multas de empregados		7:[illegible]	
Avaria[illegible] de Auxiliar Mineiro		[illegible]	
Fiança[illegible]		[illegible]	
Importo[illegible]		9:[illegible]	
Idem depositada para [illegible]		[illegible]	13:[illegible]
RENDA COM APPLICAÇÃO ESPECIAL:			
Multas por infracção do Regulamento		6:[illegible]	
» » » do [illegible]		11:[illegible]	
Receita pela venda de [illegible]		211:[illegible]	211:[illegible]
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Dinheiro recebido do Thesouro Federal		11.234:[illegible]	
Idem para pagamento de [illegible]		6.301:[illegible]	
Idem pelos [illegible]		107:[illegible]	
Idem para [illegible]		110:[illegible]	
Importancia das [illegible] para pagamento ao Thesouro		10.662:[illegible]	
Idem de [illegible] para pagamento ao Thesouro		4.132:[illegible]	40.107.2[illegible]
Saldo do exercicio anterior			5.[illegible]:013$[illegible]
			90.180.902$[illegible]

DESPEZA

EFFECTIVA:			
Pessoal da Administração Central	411:[illegible]		
» da Tresoraria	[illegible]		
» da Contabilidade	107:[illegible]		
» da Locomoção	[illegible]		
» da Via Permanente e Edificios	5.[illegible]	18.273:[illegible]	
A PROCURAR:			
Importancia de vencimentos em suspenso		[illegible]	18.[illegible]
DEBITO EM ABERTO CONTRAHIDO NO RIO DE JANEIRO E NO ESTRANGEIRO			
Pago pelo Thesouro	10.203:[illegible]		
Pago pela Estrada	11:[illegible]	10.215:[illegible]	
Pelo que foi annullado		101.210:[illegible]	10.031:[illegible]
DEPOSITOS INTERNOS			
Pago pelo Thesouro	[illegible]	721:[illegible]	
Pago pela Estrada	[illegible]	[illegible]	
Pelo que foi annullado		[illegible]	719:[illegible]
Despeza eventual			11:[illegible]
			29.158:[illegible]
Credito concedido pelo decreto n. 3115 de 19 de outubro de 1900			2.755:784$709
DEPOSITOS:			
Companhia Estrada de Ferro Leopoldina	11:[illegible]		
» » » Banal de Serraria	3:[illegible]		
» de Carris Urbanas	[illegible]	23:013:[illegible]	
Banco dos Funccionarios Publicos		[illegible]	
Fianças de empregados		[illegible]	
Depositos		[illegible]	
Cauções para garantia de propriedade		[illegible]	
» » » » contractos		[illegible]	190:101$[illegible]
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Dinheiro entregue ao Thesouro Federal		11.231:[illegible]	
» » » » pelos soldos do pessoal		[illegible]	
» » » » » » » despezas miudas, etc.		[illegible]	
» » » » pela decimo n. 113		6.301:[illegible]	
Importancia dos transportes por conta do Governo e gratis		1.116:[illegible]	11.818:251$[illegible]
SALDOS SEMPRE EXISTENTES QUE PASSAM AO EXERCICIO SEGUINTE:			
Em caixa		300:812$131	
Do exercicio anterior		620:[illegible]	
Da repartição		5.415:101$[illegible]	6.136:510$[illegible]
			80.180.902$[illegible]

S. E. e O. — 3ª Secção de Contabilidade, 30 de Junho de 1901. — *Augusto José Pereira Schaffer*, guarda livros.

C 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Capital empregado no anno de 1900 (Exercicio de 1900)

Linha em trafego :		
m Custo da Estrada (Bitola de 1,60)		
1ª Secção	13.351:156$460	
2ª »	15.102:366$723	
3ª »	5.246:795$005	
4ª »	12.201:329$209	
5ª »	21.868:289$955	
Ramal de Santa Cruz	1.306:807$922	
» da Gambôa	338:291$968	
» de Macacos	77:250$756	
» de S. Paulo	13.374:425$531	
» de Porto Novo do Cunha	5.468:277$876	
» de Paty do Alferes (estudos)	11:678$770	
Estações	14.802:319$570	103.148:992$745
Officinas e depositos em S. Diogo	1.271:459$587	
» do Engenho de Dentro	3.621:693$191	
Casas de machinas na Barra do Pirahy, Entre Rios, Miguel Burnier, Lafayette e Palmyra	1.572:163$520	
Material rodante	31.031:750$812	
Moveis e utensilios	988:456$920	
Proprios diversos	298:237$900	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	38.946:599$496
		142.095:592$241
m (Bitola de 1,00)		
Linha Central — 6ª Secção	15.226:848$751	
Ramal de S. Paulo (Taubaté a Norte)	13.491:919$739	
» de Ouro Preto	4.341:979$350	
» de Bello Horizonte	2.741:450$083	
Estações	1.200:922$681	
Material rodante	2.141:295$512	
Deposito de machinas em S. Paulo	225:007$965	39.372:424$081
		181.468:016$322
Material em ser	.....	25.140:192$015
		206.608:208$337

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1901. — *Augusto José Pereira Schaffer*, guarda-livros.

C 7.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da despeza effectiva por conta do credito ordinario desde o exercicio de 1866-1867 até o de 1900 e dos creditos votados para a mesma despeza

Exercicio de 1866-1867

Credito especial concedido pelo Decreto n. 3728 de 7 de novembro de 1866		2.604:416$563
Despeza effectiva		2.368:380$747
Excesso de credito		236:035$816

Exercicio de 1867-1868

Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 e Decreto n. 4236 de 10 de dezembro de 1868		2.097:752$334
Despeza effectiva		2.249:246$027
Excesso de despeza		151:493$693

Exercicio de 1868-1869

Credito votado pela Lei n. 1507 de 27 de setembro de 1867 e Decreto n. 4412 de 24 de dezembro de 1869		2.589:651$270
Despeza effectiva		2.936:214$961
Excesso de despeza		346:563$691

Exercicio de 1869-1870

Credito votado pelas Leis ns. 1507, 1587 e 1750, de 26 de setembro de 1867, 28 de junho e 20 de outubro de 1869, e Decreto n. 4659 de 26 de dezembro de 1870		2.000:000$000
Idem extraordinario concedido pelo Decreto n. 4474 de 16 de fevereiro de 1870		2.407:220$467
Idem, idem, idem por Decreto n. 4609 de 15 de outubro de 1870		925:827$650
		5.333:048$117
Despeza effectiva		5.010:251$082
Excesso de credito		322:797$035

Exercicio de 1870-1871

Creditos votados pelas Leis ns. 1764 e 1836, de 26 de junho e 27 de setembro de 1870, e Decreto n. 4849 de 18 de dezembro de 1871		2.034:050$000
Decreto n. 4608 de 15 de setembro de 1870 (extraordinario)		3.365:950$000
		5.400:000$000
Despeza effectiva		5.400:000$000
A despeza total neste exercicio foi de		7.809:390$220
Importancia despendida por conta do credito da Lei n. 1953 de 17 de junho de 1871 (construcção do prolongamento)		2.409:390$220
		5.400:000$000

Exercicio de 1871-1872

Credito votado pela Lei n. 1836 de 27 de setembro de 1870 § 7º e Decretos ns. 5021 e 5148, de 20 de julho e 27 de novembro de 1872		5.647:825$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.679:889$729	
» em Londres	617:396$522	5.297:286$251
Excesso de credito		350:538$749

Exercicio de 1872-1873

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.181:704$100	
» em Londres	939:802$115	5.121:506$215
Excesso de despeza		1.212:692$215

Exercicio de 1873-1874

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de agosto de 1873 e Decretos ns. 5602 e 5610 de 25 de abril de 1874 e 5843 B de 31 de dezembro do mesmo anno		4.585:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.760:285$685	
» em Londres	918:589$220	4.678:874$905
Excesso de despeza		93:874$905

Exercicio de 1874-1875

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de agosto de 1873		3.908:814$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.860:521$873	
» em Londres	313:997$297	4.174:519$170
Excesso de despeza		265:705$170

Exercicio de 1875-1876

Credito votado pela Lei n. 2640 de 22 de setembro de 1875 e Decretos ns. 6412 6414 de 14 de dezembro de 1876		4.830:186$856
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.441:880$126	
» em Londres	389:213$366	4.831:093$492
Excesso de despeza		906$636

Exercicio de 1876-1877

Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de outubro de 1875 e Decretos ns. 6815 e 6816 de 29 de dezembro de 1877	5.174:994$755
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.677:049$514
Excesso de despeza	502:054$759

Exercicio de 1877-1878

Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de outubro de 1877 e Decretos ns. 695 de 28 de janeiro e 7102 e 7103 de 30 de novembro, todos de 1878	5.100:268$337
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.110:967$069
Excesso de despeza	10:697$832

Exercicio de 1878-1879

Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de outubro de 1877	4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.452:332$570
Excesso de despeza	952:332$570

Exercicio de 1879-1880

Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de outubro de 1879	5.370:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.435:197$844
Excesso de despeza	65:197$844

Exercicio de 1880-1881

Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de outubro de 1879 e outras	5.925:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.617:824$891
Excesso de despeza	692:824$891

Exercicio de 1881-1882

Credito votado pela Lei n. 3017 de 5 de novembro de 1880 e outras	5.583:990$858
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.536:316$159
Excesso de despeza	952:325$301

Exercicio de 1882-1883

Credito votado pela Lei n. 3141 de 31 de outubro de 1882 e outras	7.183:990$858
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.061:037$757
Excesso de credito	122:953$101

Exercicio de 1883-1884

Credito votado pela Lei n. 3141 de 31 de outubro de 1882	7.000:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.916:417$840
Excesso de credito	83:582$160

Exercicio de 1884-1885

Credito votado pela Lei n. 3230 de 30 de setembro de 1884	7.079:272$500
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.652:409$991
Excesso de despeza	573:137$491

Exercicio de 1885-1886

Credito votado pela Lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884	7.079:272$500
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.832:298$072
Excesso de credito	246:974$428

Exercicio de 1886-1887 — e semestre de julho a dezembro de 1887

Credito votado pela Lei n. 3314 de 16 de outubro de 1886	11.251:731$900
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	10.580:884$155
Excesso de credito	670:847$745

Exercicio de 1888

Credito votado pela Lei n. 3349 de 20 de outubro de 1887	8.235:216$261
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.821:748$502
Excesso de credito	413:467$759

Exercicio de 1889

Credito votado pela Lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888	8.811:184$948
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	9.300:325$983
Excesso de despeza	489:141$035

Exercicio de 1890

Credito votado pela Lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888	8.811:184$948
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	10.212:243$452
Excesso de despeza	1.401:058$504

Exercicio de 1891

Credito votado pela Lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888 prorogada para este exercicio pelo Decreto n. 998 A de 12 de novembro de 1890	11.482:195$373
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	15.147:261$804
Excesso de despeza	3.665:066$431

Exercicio de 1892

Credito votado pela Lei n. de 30 de dezembro de 1891	12.482:195$373
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	22.481:836$292
Excesso de despeza	9.999:640$919

Exercicio de 1893

Credito votado pela Lei n. 126 B de 21 novembro de 1892	14.252:431$501
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	26.580:376$479
Excesso de despeza	12.327:944$978

Exercicio de 1894

Credito votado pela Lei n. 191 B de 30 de setembro de 1893	22.983:276$306
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	28.186:489$137
Excesso de despeza	5.203:212$831

Exercicio de 1895

Credito votado pela Lei n. 266 de 24 de dezembro de 1894	26.322:521$075
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	32.193:758$783
Excesso de despeza	5.871:237$708

Exercicio de 1896

Credito votado pela Lei n. 360 de 30 de dezembro de 1895	38.431:164$715
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	37.103:550$634
Excesso de credito	1.327:614$081

Exercicio de 1897

Credito votado pela Lei n. 429 de 10 de dezembro de 1896	27.496:666$823
Idem supplementar concedido pelo Decreto n. 2731 de 9 de dezembro de 1897	5.000:000$000
	32.496:666$823
Despeza effectiva no Rio de Janeiro (*)	40.819:515$248
Excesso de despeza	8.322:848$425

Exercicio de 1898

Credito votado pela Lei n. 490 de 16 de dezembro de 1897	39.691:818$888
Despeza effectiva no Rio de Janeiro (**)	40.392:271$521
Excesso de despeza	700:452$633

Exercicio de 1899

Credito votado pela Lei n. 559 de 31 de dezembro de 1898	35.615:655$693
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e Estrangeiro	33.287:322$675
Saldo	2.328:333$018

Exercicio de 1900

Credito votado pela Lei n. 652 de 23 de novembro de 1899 — Papel	25.429:461$770	
» » » » » » » » — Ouro	2.200:000$000	
» concedido pelo Decreto n. 3445 de 19 de dezembro de 1899...	2.758:784$708	
» » » » n. 683 » 27 de agosto de 1900....	12:000$000	30.400:246$478
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e Estrangeiro		29.158:592$179
Saldo		1.241:654$299

(*) Está incluida a importancia de 7.317:773$692 de pagamentos feitos pelo Banco da Republica, por fornecimentos e contractos feitos em 1896.

(**) Está incluida a quantia de 266:462$882 de pagamentos feitos pelo Banco da Republica, por fornecimentos e contractos feitos em 1896.

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1901. — *Augusto José Pereira Schafflör*, guarda-livros.

C 8.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866–1867 até o de 1900 com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1866-1867			
Receita	2.090:005$652	145,304 k	14:383$675
Despeza effectiva	2.368:380$747		16:299$486
Deficit	278:375$095		
Relação da despeza para a receita	113,32 %		
1867-1868			
Receita	2.609:687$387	197,631 k	13:204$848
Despeza effectiva	2.249:246$027		11:381$038
Saldo	360:441$360		
Relação da despeza para a receita	86,18 %		
1868-1869			
Receita	3.738:574$630	202,564 k	18:456$263
Despeza effectiva	2.936:214$961		14:495$245
Saldo	802:359$669		
Relação da despeza para a receita	78,53 %		
1869-1870			
Receita	4.007:360$928	221,506 k	22:565$348
Despeza effectiva	5.010:251$082		22:612$905
Deficit	1.002:890$154		
Relação da despeza para a receita	125,02 %		
1870-1871			
Receita	5.247:813$923	237,550 k	22:091$407
Despeza effectiva	5.400:000$000		22:732$506
Deficit	152:186$077		
Relação da despeza para a receita	109,90 %		
1871-1872			
Receita	4.911:927$020	304,585 k	16:126$621
Despeza effectiva	5.297:286$251		17:391$815
Deficit	385:359$231		
Relação da despeza para a receita	107,84 %		
1872-1873			
Receita	6.848:362$570	339,580 k	27:167$155
Despeza effectiva	5.121:506$215		18:081$884
Saldo	1.726:856$355		
Relação da despeza para a receita	74,78 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1873-1874			
Receita	6.213:622$078	374,817 k	16:577$748
Despeza effectiva	4.678:874$905		12:483$091
Saldo	1.534:747$173		
Relação da despeza para a receita	75,30 %		
1874-1875			
Receita	8.438:428$989	419,674 k	20:108$541
Despeza effectiva	4.174:519$170		9:947$763
Saldo	4.263:909$819		
Relação da despeza para a receita	49,47 %		
1875-1876			
Receita	7.969:143$545	478,666 k	16:648$657
Despeza effectiva	4.831:093$492		10:092$827
Saldo	3.138:050$053		
Relação da despeza para a receita	60,62 %		
1876-1877			
Receita	8.557:755$218	521,898 k	16:397$371
Despeza effectiva	5.677:049$514		10:877$699
Saldo	2.880:705$704		
Relação da despeza para a receita	66,33 %		
1877-1878			
Receita	9.153:342$304	560,919 k	16:318$474
Despeza effectiva	5.150:967$069		9:111$773
Saldo	4.042:375$235		
Relação da despeza para a receita	55,83 %		
1878-1879			
Receita	10.880:959$097	621,752 k	7:500$481
Despeza effectiva	5.452:332$570		8:769$304
Saldo	5.428:626$527		
Relação da despeza para a receita	50,10 %		
1879-1880			
Receita	10.284:083$761	633,725 k	16:227$991
Despeza effectiva	5.435:197$844		8:586$587
Saldo	4.848:885$917		
Relação da despeza para a receita	52,85 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1880-1881			
Receita	13.241:799$036	448,232 k	29:533$468
Despeza effectiva	6.617:824$891		14:760$991
Saldo	6.623:974$145		
Relação da despeza para a receita	49,98 %		
1881-1882			
Receita	11.886:684$820	682,571 k	17:429$225
Despeza effectiva	6.536:316$159		9:576$023
Saldo	5.350:368$661		
Relação da despeza para a receita	54,98 %		
1882-1883			
Receita	22.888:420$981	682,571 k	19:313$547
Despeza effectiva	17.061:007$757		10:008$116
Saldo	5.827:413$224		
Relação da despeza para a receita	54,78 %		
1883-1884			
Receita	10.354:306$482	724,908 k	14:286$373
Despeza effectiva	6.916:417$840		9:485$912
Saldo	3.437:988$642		
Relação da despeza para a receita	63,14 %		
1884-1885			
Receita	12.294:748$378	724,908 k	16:960$425
Despeza effectiva	7.652:409$991		10:556$387
Saldo	4.642:338$387		
Relação da despeza para a receita	62,24 %		
1885-1886			
Receita	12.128:474$434	724,908 k	16:731$053
Despeza effectiva	6.832:298$072		9:425$055
Saldo	5.296:176$362		
Relação da despeza para a receita	56,33 %		
1886-1887 e 2º semestre de 1887			
Receita	17.360:785$890	786,082 k	22:085$209
Despeza effectiva	10.580:884$155		13:460$280
Saldo	6.779:901$735		
Relação da despeza para a receita	60,94 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1888			
Receita	13.046:067$527	807,194 k	16:162$245
Despeza effectiva	7.821:748$502		9:690$047
Saldo	5.224:319$025		
Relação da despeza para a receita	59,95 %		
1889			
Receita	12.663:711$204	807.194 k	15:688$559
Despeza effectiva	9.300:325$983		11:521$797
Saldo	3.363:385$221		
Relação da despeza para a receita	73,44 %		
1890			
Receita	13.359:470$888	855,363 k	15:618$481
Despeza effectiva	10.212:243$452		11:939$075
Saldo	3.147:227$436		
Relação da despeza para a receita	76,44 %		
1891			
Receita	18.157:531$227	1.053,791 k	17:230$675
Despeza effectiva	15.147:261$804		14:374$066
Saldo	3.010:269$423		
Relação da despeza para a receita	83,42 %		
1892			
Receita	21.389:659$492	1.053,829 k	20:297$087
Despeza effectiva	22.481:836$292		21:333$476
Deficit	1.092:176$800		
Relação da despeza para a receita	105,106 %		
1893			
Receita	25.105:606$741	1.147,038 k	21:887$336
Despeza effectiva	26.580:376$479		23:173$056
Deficit	1.474:769$738		
Relação da despeza para a receita	105,874 %		

ntes												
NATURAS		NOCTURNOS		IDA E V								Destinos
LASSE	TO	CLASSE		1ª CLASSE		2ª CLA		TOTAL				
Producto	Quantidade	tidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade		Quantidade	Producto			
				6	163$500			3.197	4:766$000	Henrique Hargreaves	Ramal de O. Preto.	
				2	55$000			5.869	6:730$400	Rodrigo Silva		
				156	4:446$000			4.889	2:480$600	Tripuhy		
								21.027	84:532$200	Ouro Preto		
				164	4:664$500			34.982	98:509$200	Somma.		
				24	264$000			6.432	5:636$000	Santa Fé	Ramal de Porto Novo	
				26	292$500			4.537	4:919$300	Penha Longa		
				104	1:1[illegible]$000			5.811	8:549$800	Chiador		
				102	1:308$000			10.342	11:875$600	Anta		
				202	2:525$000			12.811	17:254$000	Sapucaia		
				26	331$500			5.848	6:192$200	Benjamin Constant		
				22	286$000			2.740	2:936$450	Teixeira Soares		
				52	689$000			8.464	9:297$800	Conceição		
				1.492	20:888$000			23.883	122:289$800	Porto Novo		
				2.050	27:780$000			80.873	188:950$950	Somma.		
				[illegible]	[illegible]			[illegible]	12:928$350	Somma.		
				530	1:987$500			10.073	13:877$950	Macacos	R. do Macacos.	
				15.526	8:373$800			113.869	43:642$050	Realengo	R. de Santa Cruz.	
				12.974	8:461$200			88.149	37:596$775	Bangú		
				1.760	1:376$800			26.453	10:888$100	Santissimo		
				9.598	9:000$200			89.545	47:064$650	Campo Grande		
				162	181$800			12.873	4:868$850	Paciencia		
				14.962	19:333$500			81.404	71:162$500	Santa Cruz		
								4.853	3:577$900	Matadouro		
				54.982	46:727$300			417.116	221:795$825	Somma.		
183:016$500	1.643.820	.476	265:760$000	2.126.989	1.242:806$200	4.034.629	607:3[illegible]					
								13.976.190	7.538:198$295	Total da E. F. C. do Brazil.		
								249.779	540:763$800	Conta do Governo.		
				60	810$000			612	9:535$800	E. F. do Muzambinho	Companhias em Trafego Mutuo.	
				564	3:948$000			1.710	8:923$400	E. F. Valenciana		
				38	465$000			200	1:463$200	E. F. Rio das Flores		
				2	51$900			1.058,5	7:130$100	E. F. Leopoldª (Ramal de Serraria)		
				374	7:199$500			1.937	23:991$500	E. F. Juiz de Fóra a Piáu		
				278	3:834$000			3.251	23:624$800	E. F. Oeste de Minas		
				8	228$000			933	9:585$500	E. F. Rezende a Bocaina		
				42	594$000			596	7:208$400	E. F. Minas e Rio		
										E. F. Leopoldina (Linha principal)		
										E. F. Sapucahy		
				1.366	17:130$400			10.297,5	91:462$800	Som		
183:016$500	1.643.820	.476	265:760$000	2.128.355	1.259:936$600	4.034.629	607:308$30	14.230.266,5	8.170:424$595	Tota		

C 9. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª D

Demonstração do movimento e receita por

Viajantes

Destinos	ASSIGNATURAS						ASSIGNATURAS DE EMPREGADOS						PENHA		EXCURSÃO		ESPECIAES		OPERARIOS		NOCTURNOS		
	1ª CLASSE		2ª CLASSE		TOTAL		1ª CLASSE		2ª CLASSE		TOTAL		1ª CLASSE		1ª CLASSE		1ª CLASSE		2ª CLASSE		1ª CLASSE		1ª C
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade
Central	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Maruhy																							
S. Diego																							
Praia Formosa																							
S. Christovão																							
Mangueira																							
S. Francisco Xavier																							
Rocha																							
Riachuelo																							
Sampaio																							
Engenho Novo																							
Méier																							
Todos os Santos																							
Engenho de Dentro																							
1ª Secção — Encantado																							
Piedade																							
Engenheiro Trindade																							
Cascadura																							
Madureira																							
D. Clara																							
Rio das Pedras																							
Sapopemba																							
Anchieta																							
Jerangymo de Mesquita																							
Maxambomba																							
Morro Agudo																							
Austin																							
Queimados																							
Belém																							
Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2ª Secção — Arapiá																							
Serra																							
Schoid																							
Pinheiros																							
Rodeio																							
Tomás Gonzaga																							
Moales																							
Engenheiro Morang																							
Sant'Anna																							
Barra do Piraí																							
Somma																							
3ª Secção — Ypiranga																							
Sebastião Lacerda																							
Vassouras																							
Conceição																							
Cassiano																							
Commercio																							
Aliança																							
Cantagalo																							
Italy																							
Boa Vista																							
Paraíba																							
Entre Rios																							
Somma																							
4ª Secção — Fernão de Palmeira																							
Serraria																							
Souza Aguiar																							
Paraibuna																							
S. Braz																							
Barão de Cotegipe																							
Mathias Barbosa																							
Cedoleira																							
Bicuiba																							
Juiz de Fóra																							
Mariano Procópio																							
Somma																							
5ª Secção — Chamiça																							
Dias Tavares																							
Chapéo d'Uvas																							
Ewbank da Camara																							
Cabiri																							
Machiqueira																							
Rocha Dias																							
João Ayres																							
Sitio																							
Reposto																							
Bartocena																							
Santa Rita																							
Alfredo de Vasconcellos																							
Bessa Nunha																							
Heráclio Alves																							
Paraphahy																							
H. Pontes																							
Pedro Jacques																							
Christiano Ottoni																							
Marques de Macedo																							
Lafayette																							
Somma																							
6ª Secção — Gaspar																							
Jobi																							
Conceição																							
Rocinha																							
Miguel Burnier																							
Arcoverde																							
Hebron do Campo																							
Esperança																							
S. Mateus																							
Rio Aranha																							
Antonio Rosalino																							
Rapozo																							
Santa Rita																							
General Carneiro																							
Tinguá																							
Rio das Velhas																							
Vespasiano																							
Horta Velha																							
Pedro Leopoldo																							
Matozinhos																							
Presidente de Moraes																							
Sete Lagôas																							
Silva Xavier																							
Somma																							

DIVISÃO — CONTABILIDADE

por estações no anno de 1900

Destinos		IDA E VOLTA — 1ª CLASSE Quantidade	IDA E VOLTA — 1ª CLASSE Producto	IDA E VOLTA — 2ª CLASSE Quantidade	IDA E VOLTA — 2ª CLASSE Producto	IDA E VOLTA — TOTAL Quantidade	IDA E VOLTA — TOTAL Producto	ORDINARIAS — 1ª CLASSE Quantidade	ORDINARIAS — 1ª CLASSE Producto	ORDINARIAS — 2ª CLASSE Quantidade	ORDINARIAS — 2ª CLASSE Producto	ORDINARIAS — TOTAL Quantidade	ORDINARIAS — TOTAL Producto	TOTAL — 1ª CLASSE Quantidade	TOTAL — 1ª CLASSE Producto	TOTAL — 2ª CLASSE Quantidade	TOTAL — 2ª CLASSE Producto	TOTAL — TOTAL Quantidade	TOTAL — TOTAL Producto
Cantel		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Marilia		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Diogo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Praia Formosa		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Christovão		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mangueira		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Francisco Xavier		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rocha		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Riachuelo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sampaio		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Engenho Novo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Meyer		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Todos os Santos		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Engenho de Dentro		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Encantado	1ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piedade		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Engenheiro Brentin		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cascadura		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Madureira		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
D. Clara		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rio das Pedras		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sapopemba		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ancheta		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Jeronymo de Mesquita		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Maxa Bonita		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Morro Agudo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Austin		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Queimados		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belém		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Oriente	2ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sarzedo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Schelid		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Palmeiras		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rodeio		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Tunel Grande		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Menlet		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Eugenheiro Moreira		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sant'Anna		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Barra do Piraí		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ypiranga	3ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Sebastião Lacerda		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vasconcellos		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Deodoro		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Concordia		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Commercio		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Aliança		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cacul		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pitu		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Boa Vista		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Parahyba		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Entre-Rios		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fernandes Pinheiro	4ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Serzedo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Souza Aguiar		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piraqueaua		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cabrahy		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Barão de Coleslipe		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mathias Barbosa		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
C. Lopes		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Retiro		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Juiz de Fora		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mariano Procopio		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Banhes	5ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dias Tavares		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Campos d'Oeste		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Embank da Camara		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Palmyra		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mantiqueira		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rocha Dias		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
João Ayres		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Silva		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Registro		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Barbacena		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sanatorio		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A. de Vasconcellos		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Resaquinha		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
H. Alves		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cacaulahy		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
H. Peixoto		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pedra do Sino		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Christiano Ottoni		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Barroso de Macedo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lafayette		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ipé	6ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Jubileu		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Conchinhas		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bocaina		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Miguel Hornier		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lopes Corrêa		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rubem do Campo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Esperança		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A. Moreira		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rio Acima		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Honorio Bicalho		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Esperança		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sabará		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
General Carneiro		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Minas		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rio das Velhas		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Campanario		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Horta Velha		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pedro Leopoldo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Matozinhos		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Prudente de Moraes		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sete Lagôas		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Silva Xavier		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL	Destinos	
CAFÉ		DIVERSOS		TOTAL								
Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto							
.....	.....	1.336.090	4:581$420	1.336.090	4.581$420	198$200	27$300	.....	160$220	10:980$920	Henrique Hargreaves.....	Ramal de Ponte Preto
.....	.....	646.363	1:467$638	646.363	1:467$638	87$500	45$500	103$500	31$320	9.131$122	Rodrigo Silva.....	
.....	.....	4.679.862	32:202$792	4.679.862	32:202$792	111$720	32$200	.....	46$160	35:168$748	Tripuhy.....	
445.883	20:496$000	2.763.330	61:435$697	3.209.213	81:931$697	683$000	803$600	15$000	599$460	190:926$235	Ouro Preto.....	
445.883	20:496$000	9.395.645	99:687$547	9.841.528	120:183$547	1:110$420	908$600	118$500	837$460	246:207$025	Somma.	
251.204	13:586$048	88.656	820$027	339.860	14:415$075	305$900	140$650	.....	29$460	21:989$584	Santa Fé.....	Ramal de Porto Novo
172.041	7:411$700	1.007.528	4:956$451	1.179.539	12:368$151	291$400	8$700	.....	20$140	18:662$961	Penha Longa.....	
1.441.758	74:973$749	620.269	11:135$290	2.065.027	86:109$039	366$000	845$800	.....	180$800	98:854$194	Chiador.....	
511.714	22:936$245	330.164	6:037$305	841.878	28:973$550	461$700	306$900	.....	172$520	45:274$345	Anta.....	
1.334.811	73:423$700	269.495	7:583$340	1.634.306	81:007$040	767$100	486$700	.....	148$160	103:314$776	Sapucaia.....	
264.948	15:529$988	165.369	1:602$631	430.317	17:132$619	226$600	46$600	.....	12$100	25:608$649	Benjamin Constant.....	
76.088	2:873$800	17.099	333$485	93.187	3:207$285	182$300	24$200	.....	$500	7:020$277	Teixeira Soares.....	
427.459	20:685$522	286.821	3:066$180	714.280	23:751$702	257$700	153$100	.....	54$280	34:925$058	Conceição.....	
2.955.534	165:804$253	2.270.119	23:382$835	5.225.653	189:187$088	529$400	854$100	.....	1:853$580	331:410$257	Porto Novo.....	
7.468.525	397:225$005	5.055.520	58:926$544	12.524.047	456:151$549	3:391$400	2:863$750	.....	2:480$540	686:460$101	Somma.	
967.512	34:074$100	357.490	5:452$700	1.325.002	39:526$800	814$400	212$700	.....	236$330	57:919$510	Vargem Alegre.....	Ramal de Leopoldina
250.944	8:811$300	128.037	1:726$900	378.981	10:538$200	523$600	66$100	.....	89$620	29:942$200	Pinheiros.....	
401.031	12:744$500	312.513	4:170$650	713.604	16:912$150	87$200	33$200	.....	48$340	21:653$090	Jorgo Radmaker.....	
1.020.705	45:334$300	126.808	3:904$240	1.247.513	49:328$840	814$400	109$000	.....	207$090	71:854$965	Volta Redonda.....	
1.601.848	67:449$550	1.179.361	25:668$500	2.781.212	93:139$050	1:962$040	668$350	5$000	1:338$980	166:121$911	Barra Mansa.....	
631.520	29:472$900	249.773	5:345$180	881.293	34:818$080	592$700	118$000	.....	350$140	49:552$260	Saudade.....	
78.087	3:507$200	51.465	398$100	129.552	3:905$300	121$000	4$800	50$000	18$660	8:095$040	Pombal.....	
723.218	28:464$300	897.873	19:874$200	1.621.121	48:338$500	591$400	202$300	.....	91$000	73:200$295	Divisa.....	
180.374	3:676$500	22.256	540$400	102.630	4:216$700	108$000	2$300	.....	8$860	5:443$870	Oliveira Bulhões.....	
48.694	2:381$500	67.367	848$765	116.061	3:200$265	217$200	82$600	.....	55$720	12:969$596	Suruby.....	
389.381	19:972$860	822.359	10:554$780	1.211.740	30:521$640	1:547$900	280$400	105$000	587$370	87:210$130	Rezende.....	
369.101	19:623$800	54.398	1:284$300	423.499	20:907$100	496$400	273$700	10$000	51$770	40:466$750	Campo Bello.....	
450.569	34:597$750	203.059	2:405$500	653.621	36:709$250	[illegible]	[illegible]	.....	[illegible]	[illegible]	Italiaya (Ramal principal)	
.....	.....	2.322.780	72:185$600	2.322.780	72:185$600	3:107$540	.....	.....	.....	93:653$240	E. F. Sapucahy.....	
47.535.449	1.833:095$232	26.764.421	846:203$421	74.299.870	2.679:295$656	22:246$330	.....	.....	.....	3.273:318$366	Somma.	
04.893.517	4.667:214$437	726.085.143	13.005:778$972	830.978.660	17.672:993$409	155:305$980	60:758$385	7:085$880	237:377$666	29.397:481$536	Total geral.	

Contadoria, 27 de Fevereiro de 1901.

O Contador,

Francisco Pinto da Silva Valle.

Destinos		Bagagens		Encommendas		Animaes		Vehiculos		Mercadorias						Telegramas	Armazenagens	Multas	Rendas diversas	Total	Destinos	
										Café		Diversos		Total								
		Peso	Producto	Peso	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto							
Ramal de Ouro Preto.	Henrique Hargreaves	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Henrique Hargreaves	Ramal de Ouro Preto
	Rodrigo Silva	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Rodrigo Silva	
	Teixeiras	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Teixeiras	
	Ouro Preto	21.116	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Ouro Preto	
	Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Somma	
Ramal de Porto Feliz.	Santa Luzia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Santa Luzia	Ramal de Porto Feliz
	Pedro Longo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pedro Longo	
	Cubatão	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Cubatão	
	Anta	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Anta	
	Sapucaia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sapucaia	
	Benjamin Constant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Benjamin Constant	
	Teixeira Soares	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Teixeira Soares	
	Conceição	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Conceição	
	Porto Novo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Porto Novo	
	Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Somma	
Ramal de Cachoeira.	Vargem Alegre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Vargem Alegre	Ramal de Cachoeira.
	Pinheiro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pinheiro	
	Jorge Hydorker	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Jorge Hydorker	
	Volta Redonda	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Volta Redonda	
	Barra Mansa	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Barra Mansa	
	Sandade	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sandade	
	Pinhal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pinhal	
	Bueno	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bueno	
	Oliveira Fulhaber	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Oliveira Fulhaber	
	Sorocaba	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sorocaba	
	Rezende	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Rezende	
	Campo Belli	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Campo Belli	
	Itatiaia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Itatiaia	
	Engenheiro Passos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Engenheiro Passos	
	Queluz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Queluz	
	Lavrinhas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Lavrinhas	
	Villa Queimada	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Villa Queimada	
	Cruzeiro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Cruzeiro	
	Cachoeira	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Cachoeira	
	Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Somma	
Ramal de S. Paulo	Cannas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Cannas	Ramal de S. Paulo
	Lorena	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Lorena	
	Guaratinguetá	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Guaratinguetá	
	Appareida	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Appareida	
	Roseira	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Roseira	
	Moreira Cesar	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Moreira Cesar	
	Pindamonhangaba	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pindamonhangaba	
	Andrade Pinto	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Andrade Pinto	
	Taubaté	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Taubaté	
	Quiririm	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Quiririm	
	Cachoeira	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Cachoeira	
	Eugenio de Mello	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Eugenio de Mello	
	S. José dos Campos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	S. José dos Campos	
	Jacareiby	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Jacareiby	
	Bom Jesus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bom Jesus	
	Guararema	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Guararema	
	Sabaúna	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sabaúna	
	Mogy das Cruzes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Mogy das Cruzes	
	Guayo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Guayo	
	Pirai	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pirai	
	Capivary	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Capivary	
	Itaquera	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Itaquera	
	Guaianuna	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Guaianuna	
	Penha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Penha	
	Norte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Norte	
	Escriptorio Urbano	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Escriptorio Urbano	
	Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Somma	
Ramal de Macacos.	Macacos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Macacos	Ramal de Macacos.
Ramal de Santa Cruz.	Realengo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Realengo	Ramal de Santa Cruz.
	Bangú	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bangú	
	Sant'Anna	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sant'Anna	
	Campo Grande	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Campo Grande	
	Pacciencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pacciencia	
	Santa Cruz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Santa Cruz	
	Matadouro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Matadouro	
	Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Somma	
Total da E. F. Central do Brazil		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Total da E. F. Central do Brazil	
Conta do Governo		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Conta do Governo	
Companhias em Trafego Mutuo.	E. F. do Mozambinho	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. do Mozambinho	Companhias em Trafego Mutuo.
	E. F. Valenciana	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Valenciana	
	E. F. do Rio das Flores	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. do Rio das Flores	
	E. F. Leopoldina (Ramal de Serraria)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Leopoldina (Ramal de Serraria)	
	E. F. Sul de Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Sul de Minas	
	E. F. Oeste de Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Oeste de Minas	
	E. F. Rezende a Itacaiúna	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Rezende a Itacaiúna	
	E. F. de Minas e Rio	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. de Minas e Rio	
	E. F. Leopoldina (Linha principal)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Leopoldina (Linha principal)	
	E. F. Sapucahy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	E. F. Sapucahy	
	Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Somma	
Total geral		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Total geral	

Contadoria 27 de novembro de 1901

Francisco Pinto da Silva Valle

C 10. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração das receitas por mezes no anno de 1900, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

MEZES	VIAJANTES — SUBURBIOS — 1ª classe	Suburbios — Producto	Suburbios — 2ª classe	Suburbios — Producto	Suburbios — Total	Suburbios — Producto	Interior — 1ª classe	Interior — Producto	Interior — 2ª classe	Interior — Producto	Interior — Total	Interior — Producto	Totaes — 1ª classe	Totaes — Producto	Totaes — 2ª classe	Totaes — Producto	Totaes — Total	Totaes — Producto	BAGAGENS — Peso	Bagagens — Producto	ENCOMMENDAS — Peso	Encommendas — Producto	ANIMAES — Cabeças	Animaes — Producto	VEHICULOS — Quantidade	Vehiculos — Producto	MERCADORIAS — CAFÉ — Peso	Café — Producto	DIVERSOS — Peso	Diversos — Producto	TOTAL — Peso	Total — Producto	TELEGRAPHO	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
Janeiro	751,057	105:[illegible]	721,355	111:733$[illegible]	1,651,085	[illegible]	[illegible]	215:[illegible]	163,512,5	191:115$417	133,518	121:655$[illegible]	911,581,5	321:[illegible]$410	924,921,5	332:110$[illegible]	1,136,573	675:15[illegible]	811,992	15:9[illegible]$210	1,001,727	15[illegible]	40,953	7:[illegible]	17	5:[illegible]	9,029,221	6[illegible]:130$[illegible]	96,116,751	1,172,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	13:[illegible]	[illegible]	2,[illegible]	21:203,330	2,02:[illegible]
Fevereiro	771,152	85:[illegible]	656,017	119:[illegible]	927,[illegible]	[illegible]	20,191	2[illegible]	90,[illegible]	15:[illegible]	110,[illegible]	17:[illegible]	791,[illegible]	31[illegible]	755,517,5	31[illegible]	1,037,[illegible]	621,[illegible]	707,[illegible]	11:711$[illegible]	2,[illegible]	1[illegible]	[illegible]	87:114$[illegible]	31	5:[illegible]	8,010,[illegible]	201,[illegible]	33,001,[illegible]	9[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	11:[illegible]	[illegible]	[illegible]	17:[illegible]	2,[illegible]
Março	891,931	95:[illegible]	738,[illegible]	131,[illegible]	1,630,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	106,[illegible]	191:[illegible]	111,[illegible]	450:[illegible]	12[illegible]	331,[illegible]	844,[illegible]	319:[illegible]	1,151,[illegible]	1[illegible]	860,291	18,1[illegible]	3,139,551	151,[illegible]	21,167	12:[illegible]	91	[illegible]	1,[illegible]	210,[illegible]	61,010,[illegible]	1,111,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	12,[illegible]	[illegible]	[illegible]	212,[illegible]	11:[illegible]
Abril	579,114	5[illegible]	701,[illegible]	12:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	117,[illegible]	[illegible]	179,072,5	127:[illegible]	821,[illegible]	350,[illegible]	821,[illegible]	35[illegible]	1,111,[illegible]	712,[illegible]	870,[illegible]	51:[illegible]	2,[illegible]	1[illegible]	[illegible]	64:[illegible]	22	[illegible]	1,[illegible]	1[illegible]	52,[illegible]	991,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	12,[illegible]	[illegible]	[illegible]	17,[illegible]	1[illegible]
Maio	615,[illegible]	[illegible]	700,[illegible]	115:[illegible]	1,015,[illegible]	[illegible]	[illegible]	285,[illegible]	110,111	13:[illegible]	110,[illegible]	15[illegible]	725,[illegible]	315:[illegible]	810,703	318:[illegible]	1,151,[illegible]	677:[illegible]	705,675	11:[illegible]	2,[illegible]	1[illegible]	[illegible]	[illegible]	4	1:[illegible]	2,[illegible]	12:[illegible]	55,310,[illegible]	1,111,[illegible]	[illegible]	[illegible]	12,[illegible]	[illegible]	[illegible]	31,[illegible]	2,[illegible]
Junho	301,[illegible]	[illegible]	729,[illegible]	12:[illegible]	1,030,[illegible]	[illegible]	[illegible]	129,011,[illegible]	111,015	[illegible]	113,[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	2,0[illegible]	913,117	32[illegible]	1,153,559	61[illegible]	707,[illegible]	[illegible]	2,[illegible]	11[illegible]	21,231	10:[illegible]	13	9[illegible]	5,911,[illegible]	271,[illegible]	70,700,[illegible]	1,01[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	12,[illegible]	[illegible]	[illegible]	15,[illegible]	2,16[illegible]
Total do 1º semestre	1,750,531	5[illegible]	1,271,531	171:[illegible]	6,027,[illegible]	1,350,[illegible]	190,[illegible]	1,115,[illegible]	603,[illegible]	1,17[illegible]	811,[illegible]	2,501,[illegible]	3,911,[illegible]	1,065,[illegible]	1,932,[illegible]	2,030:[illegible]	6,573,[illegible]	1,015,[illegible]	1,836,[illegible]	2[illegible]	18,0[illegible]	550,[illegible]	121,213	15[illegible]	190	4,215,[illegible]	33,715,[illegible]	1,512:[illegible]	111,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15,[illegible]	21,[illegible]	[illegible]	[illegible]	11,[illegible]
Julho	308,[illegible]	[illegible]	777,[illegible]	111:[illegible]	1,085,[illegible]	[illegible]	30,[illegible]	27[illegible]	118,[illegible]	[illegible]	115,[illegible]	111,[illegible]	338,[illegible]	316,[illegible]	875,[illegible]	31[illegible]	1,211,[illegible]	658,[illegible]	813,[illegible]	35,[illegible]	3,111,[illegible]	1[illegible]	17,[illegible]	[illegible]	11	1,[illegible]	9,732,[illegible]	101:[illegible]	67,[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	11:[illegible]	[illegible]	[illegible]	17,[illegible]	2,1[illegible]
Agosto	317,[illegible]	[illegible]	771,[illegible]	12[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310,[illegible]	313,[illegible]	810,[illegible]	35[illegible]	1,1[illegible]	[illegible]	801,[illegible]	15,[illegible]	1,[illegible]	11[illegible]	2,[illegible]	75:[illegible]	2[illegible]	[illegible]	17,[illegible]	1[illegible]	71,710,207	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,010,[illegible]
Setembro	355,187	111:[illegible]	[illegible]	13[illegible]	1,112,[illegible]	21[illegible]	31,211	291,[illegible]	131,[illegible]	[illegible]	155,[illegible]	51[illegible]	100,[illegible]	3[illegible]	931,172	32[illegible]	1,2[illegible]	75[illegible]	571,979	16,18[illegible]	3,[illegible]	11[illegible]	13,[illegible]	[illegible]	6[illegible]	1,[illegible]	15,[illegible]	6[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]
Outubro	326,271	91:[illegible]	[illegible]	131,[illegible]	1,111,[illegible]	[illegible]	31,[illegible]	2[illegible]	115,[illegible]	[illegible]	119,[illegible]	17[illegible]	359,[illegible]	310,[illegible]	907,[illegible]	31[illegible]	1,2[illegible]	701,[illegible]	510,[illegible]	18,[illegible]	1,[illegible]	11[illegible]	21,[illegible]	[illegible]	32	[illegible]	12,[illegible]	9[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	13:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]
Novembro	259,312	82:[illegible]	[illegible]	131,[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	31,[illegible]	[illegible]	112,[illegible]	[illegible]	111,[illegible]	15[illegible]	230,[illegible]	90[illegible]	831,[illegible]	[illegible]	1,1[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3,[illegible]	12[illegible]	[illegible]	[illegible]	1[illegible]	[illegible]	8,[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	12,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]
Dezembro	321,[illegible]	[illegible]	[illegible]	121,[illegible]	1,071,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	152,[illegible]	[illegible]	251,[illegible]	3[illegible]	858,[illegible]	31[illegible]	1,2[illegible]	715,[illegible]	[illegible]	50,[illegible]	[illegible]	11[illegible]	20,[illegible]	[illegible]	2[illegible]	18,[illegible]	7,511,[illegible]	307,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2,[illegible]
Total do 2º semestre	1,977,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,15[illegible]	717,[illegible]	1,[illegible]	911,[illegible]	2,601,[illegible]	2,120,[illegible]	2,07[illegible]	5,711,[illegible]	2,16[illegible]	7,342,[illegible]	4,151,[illegible]	[illegible]	[illegible]	21,[illegible]	8[illegible]	122,[illegible]	10[illegible]	102	7,03[illegible]	[illegible]	1,05[illegible]	19,771,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	31,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	17,[illegible]	15,[illegible]
Total..... anno de 1900	3,677,[illegible]	1,117,[illegible]	2,[illegible]	1,55[illegible]	[illegible]	2,[illegible]	[illegible]	2,[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	5,1[illegible]	10,[illegible]	1,013,[illegible]	10,[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	9,[illegible]	[illegible]	[illegible]	3[illegible]	1,[illegible]	21,[illegible]	[illegible]	38	9,27[illegible]	10,[illegible]	1,[illegible]	721,[illegible]	13,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2[illegible]
Total..... anno de 1899	7,779,[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	9,[illegible]	1,[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21,[illegible]	[illegible]	31	[illegible]	101,[illegible]	1,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2[illegible]
Differenças, para mais	8[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Differenças, para menos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Divisão da Contabilidade, 27 de Fevereiro de 1901. — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Vaz.*

BRAZIL — 3

imento e producto de viaj

	AGOSTO				SETEMBRO			
ODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	
057$250	124.274	287.201	411.475	75:111$480	128.345	291.406	419.751	
132$500	26	184	210	139$000	24	158	182	
330$800	7.150	23.607	30.757	6:013$800	8.003	25.281	33.284	
797$900	4.266	7.916	12.182	2:631$300	4.622	8.009	12.631	
089$500	3.158	7.499	10.657	2:160$800	2.968	7.418	10.386	
497$900	10.645	26.923	37.568	7:346$525	9.859	25.052	35.911	
283$800	9.296	12.071	21.367	4:359$100	8.702	12.329	21.031	
361$100	10.479	15.101	25.580	5:161$500	10.524	14.833	25.357	
580$800	6.873	11.084	17.957	3:589$000	6.623	10.905	17.528	
680$000	14.939	20.913	35.852	6:605$300	11.741	21.618	33.359	
265$100	26.890	35.719	62.609	12:756$300	24.942	35.195	60.137	
150$900	11.865	20.565	32.431	6:317$400	11.287	19.851	31.138	
678$550	17.051	61.012	78.063	12:413$000	16.275	59.924	76.199	
431$700	7.015	36.262	43.277	7:594$800	6.662	34.716	41.378	
732$600	11.340	47.325	58.665	10:670$000	11.426	44.574	56.000	
.....		77.313		1:547$200				
.....		91.130		1:709$500				
.....		66.002		1:089$400				
.....		148.881		3:019$100				
.....		247.197		4:983$000				
.....		122.675		2:470$100				
.....		358.312		7:501$800				
.....		164.950		3:150$350				
.....		266.967		5:065$100				
.....		105.776		2:119$600				
.....		3.031.846		30:107$709				
.....		307.766		5:518$900				
.....		759.405		8:464$740				
.....		787.738		9:556$900				
.....		1.327.570		14:289$400				
.....		563.545		6:770$500				
.....		5.221.845		62:329$500				
.....		1.825.977		38:462$340				
.....		482.170		5:837$600				
.....		176.829		1:980$500				
.....		42.829		940$700				
.....		18.563		399$300				
.....		270.227		3:517$599				
.....		29.423		582$400				
.....		19.346		276$300				
.....		24.223.426		375:102$102				

termediarias .....

	DIFFERENÇA PARA MAIS 1900				DIFFERENÇA PARA MENOS 1900			
PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1.007:469$310	578.976	.....	283.744	.....	.....	295.232	.....	102:898$425
537$100	188	1.287	1.475	1:000$150	.....	.....	.....	.....
79:664$100	31.872	.....	27.553	.....	.....	4.319	.....	5:252$300
34:207$850	15.338	.....	778	.....	.....	14.560	.....	3:814$275
24:981$900	4.708	15.749	20.457	.....	.....	.....	.....	54$600
95:685$900	474	53.578	54.052	.....	.....	.....	.....	7:070$825
48:952$650	8.647	45.212	53.859	1:378$850	.....	.....	.....	.....
63:551$50	4.683	54.410	59.093	.....	.....	.....	.....	733$500
30:710$600	10.898	41.055	51.953	3:133$550	.....	.....	.....	.....
75:376$700	14.739	70.074	84.813	3:582$050	.....	.....	.....	.....
155:443$900	23.099	111.878	134.977	.....	.....	.....	.....	555$900
77:432$900	.....	63.968	59.021	.....	7.947	.....	.....	4:619$700
112:234$550	64.589	199.828	264.417	3:423$150	.....	.....	.....	.....
81:018$950	.....	136.176	130.288	5:326$350	5.888	.....	.....	.....
[illegible]	[illegible]	163.496	[illegible]	[illegible]				

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 11. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO

Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios

ESTAÇÕES	JANEIRO				FEVEREIRO				MARÇO				ABRIL				MAIO				JUNHO				JULHO				AGOSTO				SETEMBRO				OUTUBRO			
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
Central	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Diogo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Praia Formosa	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Christovão	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mangueira	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S. Francisco Xavier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rocha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Riachuelo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sampaio	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Engenho Novo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Meyer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Todos os Santos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Encanado	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dr. Frontin	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cascadura	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Madureira	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dona Clara	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sapopemba	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rio das Pedras	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Realengo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bangú	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Santos Lima	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Campo Grande	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Santa Cruz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Matadouro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rodrigo Silva	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Triphy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ouro Preto	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Penha	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Norte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Anchieta	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
J. de Mesquita	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Maxambomba	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paciencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
N. Hangaratiba	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Porcentagem do serviço	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total geral	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Movimento e producto de bagagem e encommendas entre Central e suburbios

PROCEDENCIAS	PESO	PRODUCTO
Central	[illegible]	[illegible]
S. Diogo	[illegible]	[illegible]
Praia Formosa	[illegible]	[illegible]
S. Christovão	[illegible]	[illegible]
Mangueira	[illegible]	[illegible]
S. Francisco Xavier	[illegible]	[illegible]
Rocha	[illegible]	[illegible]
Riachuelo	[illegible]	[illegible]
Sampaio	[illegible]	[illegible]
Engenho Novo	[illegible]	[illegible]
Meyer	[illegible]	[illegible]
Todos os Santos	[illegible]	[illegible]
Encanado	[illegible]	[illegible]
Dr. Frontin	[illegible]	[illegible]
Cascadura	[illegible]	[illegible]
Madureira	[illegible]	[illegible]
Dona Clara	[illegible]	[illegible]
Sapopemba	[illegible]	[illegible]
Rio das Pedras	[illegible]	[illegible]
Realengo	[illegible]	[illegible]
Bangú	[illegible]	[illegible]
Santos Lima	[illegible]	[illegible]
Campo Grande	[illegible]	[illegible]
Santa Cruz	[illegible]	[illegible]
Matadouro	[illegible]	[illegible]
Dr. Cruz	[illegible]	[illegible]
Rio das Pedras	[illegible]	[illegible]
Jerumysa de Mesquita	[illegible]	[illegible]
Maxambomba	[illegible]	[illegible]
Paciencia	[illegible]	[illegible]
Anchieta	[illegible]	[illegible]
Outros	[illegible]	[illegible]

Estão incluidas neste quadro as passagens abaixo

	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
Todos Central — Madureira e vice versa	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Contadoria, 27 de Fevereiro de 1901.

...O — CONTABILIDADE

...rbios no anno de 1900

	Novembro				Dezembro				1900				1899				Differença para mais 1900				Differença para menos 1900			
...ROCTO	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	1ª classe	2ª classe	Total	Producto
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.....	[illegible]	.....	.....	[illegible]	.....	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.....	.....	.....	.....
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.....	[illegible]	.....	.....	[illegible]	.....	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

—CONTABILIDADE

para a receita geral desta Estrada, no anno de 1900

	MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
	CAFÉ		DIVERSOS		TOTAL				
		Producto	Peso	Producto	Peso	Producto			
	984	83:602$320	646.840	47:962$200	2.825.824	104:654$820	2:136$280	.....	122:388$740
E	446	167:356$040	1.294.681	35:244$700	6.138.127	199:623$760	2:220$720	.....	210:144$500
	430	251:054$480	1.941.521	83:226$900	8.964.951	304:278$58	4:356$000	.....	332:530$240
	013	8:232$500	237.308	11:634$040	394.321	19:867$500	102$000	.....	20:813$320
E	048	19:474$000	359.872	15:640$900	779.820	35:114$900	128$000	.....	35:052$000
	991	27:707$200	597.180	27:275$800	1.171.171	54:983$000	231$400	.....	56:875$320
	877	146:073$18	1.271.315	55:100$149	1.037.992	201:173$320	1:104$000	.....	213.720$129
E	690	354:028$053	2.664.287	87:842$274	10.480.977	443:949$227	1:167$920	.....	458:673$207
	357	502:100$133	3.935.602	142:992$723	14.518.960	645:092$856	2:358$920	.....	672:303$335
	514	70:175$710	2.797.011	94:502$340	4.755.825	164:677$080	1:132$040	.....	231:908$220
E	517	104:558$310	2.500.300	44:510$710	5.510.925	149:169$080	1:151$530	.....	191:122$450
	431	174:734$080	5.297.320	139:213$080	10.275.751	313:947$160	2:283$870	.....	425:120$570
	932	28:733$140	190.579	6:259$380	804.511	34:992$510	700$500	.....	40:808$140
E	544	46:795$700	108.714	6:187$870	1.446.365	53:153$570	870$000	.....	67:209$160
	573	75:528$840	380.293	13:117$240	2.340.855	88:645$100	1:570$500	.....	115:977$300
	983	24:943$080	1.424.381	69:144$180	1.935.414	94:087$260	1:822$220	.....	250:950$440
E	775	34:030$760	1.609.808	75:280$140	2.468.583	109:370$900	2:179$540	.....	272:990$440
	808	59:073$810	3.034.189	144:333$820	4.434.997	203:787$130	1:062$220	.....	532:944$100
	425	42:573$160	1.950.467	40:037$340	4.456.893	82:610$800	2:072$220	.....	98:123$560
E	771	474:518$510	7.718.133	97:729$561	10.131.904	572:248$070	1:440$530	.....	593:703$040
	197	517:191$97	6.668.600	13:755$001	23.588.797	651:958$880	3:512$780	.....	691:820$800
	...	.....	1.150.574	37:624$900	1.150.574	37:624$900	1:809$040	.....	50:044$060
E.	...	.....	1.163.205	34:560$700	1.163.205	34:560$700	1:217$600	.....	43:600$180
	...	.....	2.322.780	72:185$600	2.322.780	72:185$600	3:107$640	.....	93:673$240
	070	74:074$720	720.653	40:048$920	1.835.723	114:122$640	165$500	.....	115:888$010
E.	508	93:874$960	407.625	23:048$340	2.004.533	117:788$200	153$500	.....	119:333$640
	558	157:949$280	1.217.678	63:548$350	3.841.276	231:910$640	319$000	.....	235:714$680
	118	20:301$900	448.524	18:211$900	1.028.742	43:512$900	191$100	.....	45:318$800
E.	955	32:477$180	941.520	33:545$800	1.778.555	65:023$180	233$700	.....	67:259$080
	074	57:778$180	1.390.278	54:722$200	2.807.332	109:505$380	427$100	.....	111:277$880
	440	1.833:095$232	25.754.421	845:290$123	71.299.870	2.670:205$355	22:246$330	.....	3.273:318$356
	046	360:249$820	1.345.227	38:321$300	10.751.273	398:571$120	4:095$140	.....	434:453$480
	140	45:670$200	658.875	33:270$420	1.474.027	78:940$620	2:088$000	.....	81:031$070
	301	724.204$880	5.095.05	190:384$080	17.450.370	923:585$960	2:502$040	.....	950:942$250
	638	103:728$330	1.999.930	172:353$300	10.193.568	355:097$830	1:578$720	.....	441:922$320
	003	101:788$100	653.541	14:553$46	2.815.541	116.341$530	1:170$500	.....	137:778$620
	329	82:425$040	3.527.901	150:813$080	5.445.820	233:239$120	4.021$010	.....	479:814$260
	685	30:502$120	3.244.712	49:384$060	5.647.347	79:884$080	4:148$030	.....	111:928$850
	...	.....	2.931.101	83:076$760	2.931.101	83:076$760	4:418$040	.....	112:228$580
	102	336:698$120	1.358.860	84.150$880	6.390.932	417:848$800	3.018$000	.....	451:324$010
	300	95:801$700	1.391.574	65:072$380	3.491.054	160:873$080	5.085$000	.....	167:451$020
	882	19:820$000	90.720	1:557$280	512.511	21:378$180	275$700	.....	23:379$880
	427	27:207$340	964.785	26:746$180	1.282.213	54:013$520	650$100	.....	137:726$720
	205	2.051:187$980	25.132.495	915:693$880	68.407.750	2.955:818$460	25:530$640	.....	3.539:214$520
	194	.....	631.923	.....	5.892.120	.....	.....	.....	.....
	...	218:092$348	.....	69:193$156	.....	287:585$504	3:284$310	.....	265:893$254

C 12. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo para a receita geral desta Estrada, no anno de 1900

ANNO DE 1900	VIAJANTES						BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		VEHICULOS		MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
	[illegible]		[illegible]		[illegible]										[illegible]		[illegible]		[illegible]				
	Numero	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Demonstração da r

Verbas da recei	
Viajantes.....	
Bagagens.....	
Encommendas.....	
Animaes.....	
Vehiculos.....	
Mercadorias.....	
Telegrammas.....	
Rendas diversas.....	
Somma do 1º seme	
Viajantes.....	
Bagagens.....	
Encommendas.....	
Animaes.....	
Vehiculos.....	
Mercadorias.....	
Telegrammas.....	
Rendas diversas.....	
Somma do 2º seme	
Total do anno de 1	
Viajantes.....	
Bagagens.....	
Encommendas.....	
Animaes.....	
Vehiculos.....	
Mercadorias.....	
Telegrammas.....	
Rendas diversas.....	
Somma em 1899...	
Differenças { Para m	
Differenças { Para m	

C 13. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da receita com que a E. F. Central do Brazil concorreu para as Companhias em trafego mutuo e bem assim para a Thesouraria dos Estados de S. Paulo e Minas Geraes, pela arrecadação do imposto estadoal no anno de 1900

Verbas da receita	E. F. MUZAMBINHO	E. F. RIO PARDO E PORTO VENA	E. F. PORTO FELIZ (CENTRAL DA SERRA GERAL)	E. F. PORTO DE MINAS	E. F. CAMPOS VALLA-NAVA	E. F. MINAS E RIO	E. F. LEOPOLDINA (LINHA PORTO FELIZ)	E. F. SANTO ANTONIO	COMPANHIA TRANSITO DE SEGUROS DE VIDA	COMPANHIA CARRIS URBANOS	E. F. DE FORA E PIAU	E. F. RIO DAS FLORES	E. F. DE MINAS	E. F. DO BANANAL	IMPOSTO DO ESTADO DE MINAS GERAES	IMPOSTO DO ESTADO DE S. PAULO	PRODUCTO GERAL
[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Contadoria, [illegible] de Fevereiro de 1901. — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

Passage
Bagage
Encom
Animae
»
Vehicul
Mercad
»
Telegra
Armaze
Multas
Rendas

Saldo do
» »
Renda f

Passage
Bagagen
Encomm
Animaes
»
Vehiculo
Mercado
»
Telegram
Rendas

Saldo de
» »

Imposto
» F
Debito da

3ª D

C 14. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balancete da renda do anno de 1900

RENDA ACCUMULADA

VERBAS DE RECEITA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	TOTAL
RENDA PROPRIA DA E. F. CENTRAL						
Passagens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bagagens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Encomendas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Animaes — fretes pagos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» — » a pagar	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vehiculos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mercadorias — fretes pagos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» — » a pagar	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Telegrammas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Armazenagens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Multas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rendas diversas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saldo do anno anterior: passagens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » » » a cobrar	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Conta fictícia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENDA PERTENCENTE AO TRAFEGO MUTUO						
Passagens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bagagens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Encomendas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Animaes — fretes pagos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» — » a pagar	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vehiculos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mercadorias — fretes pagos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» — » a pagar	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Telegrammas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rendas diversas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saldo de fretes a cobrar do anno anterior	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » impostos » » » »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Somma	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Imposto de transito	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» Estados de S. Paulo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Debito da Companhia Leop. Minas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total geral	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

MOVIMENTO DA RENDA

Dinheiro remettido: Conta da E. F. Central — pelas estações	[illegible]	
» » » » — por fretes cobrados	[illegible]	
» do trafego mutuo — pelas estações	[illegible]	
» » » » — por fretes cobrados	[illegible]	
Credito do Governo — por imposto de transito	[illegible]	[illegible]
Debito do trafego mutuo	[illegible]	
» » Governo Central, Estados, Companhias, etc.	[illegible]	[illegible]
Saldo das agencias	[illegible]	
» de fretes a cobrar por conta da E. F. Central	[illegible]	
» » » » » » do trafego mutuo	[illegible]	
» » imposto » » » » Estado de S. Paulo	[illegible]	
Debito da Companhia Leopoldina	[illegible]	[illegible]
Total geral		[illegible]

BALANÇO DO DINHEIRO REMETTIDO

Saldo do anno anterior	[illegible]	
Remessas do anno	[illegible]	[illegible]
Saldo a arrecadar no anno seguinte		[illegible]
Dinheiro effectivamente arrecadado		[illegible]

Demonstração do saldo a arrecadar no anno seguinte

Verbas de receita	Producto
Passagens	[illegible]
Telegrammas	[illegible]
Armazenagens	[illegible]
Rendas diversas	[illegible]
Multas	[illegible]
Fretes	[illegible]
Total	[illegible]

Rio Branco, 11 Secção, em 5 de Março de 1901.

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

CADE

Demonstração dos traipanhias, no anno de 1900

REQUISITANTES		TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	OBSERVAÇÕES
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	900	.....	22:604$400	107:382$700	
Inspecção Geral das Obras Publicas da Capital Federal	...	.....	.....	11:613$200	
Repartição Geral dos Telegraphos	300	.....	61$000	21:401$100	
» » » Correios	500	.....	140$000	8:314$300	
Ministerio da Fazenda	700	.....	60$000	269:111$000	
» » Justiça e Negocios Interiores	500	.....	362$400	61:590$300	Para a Secretaria de Policia do Districto Federal.
» » » » »	...	.....	10$000	1:148$000	Para a Directoria Geral de Saude Publica.
» » » » »	...	.....	.....	11:906$300	Para a Escola Polytechnica.
» » » » »	...	.....	.....	2:587$800	Para a Escola de Minas de Ouro Preto.
» » » » »	...	.....	.....	5:355$300	Para o Commando da Brigada Policial da Capital Federal.
» » » » »	...	.....	.....	368$200	Para os Juizes da 12ª, 14ª e 15ª Pretorias.
» » » » »	...	.....	.....	537$700	Para a Casa de Detenção.
» » » » »	...	.....	.....	42$200	» o Juiz Seccional do Estado de Minas Geraes.
» » » » »	300	.....	81$000	7:050$600	
» » » » »	...	.....	.....	54$700	Para o Dr. Manoel Pereira Reis.
» » » » »	...	.....	.....	422$300	Para as Obras do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores.
Directoria Geral de Estatistica	700	.....	.....	4:504$900	
Ministerio da Guerra	400	.....	24:937$000	237:927$800	
» » Marinha	...	.....	.....	886$100	
Prefeitura do Districto Federal	800	.....	300$000	9:584$500	
Estado de S. Paulo	000	.....	8:181$300	88:968$400	
Secretaria do Interior do Estado de Minas Geraes	500	.....	1:099$800	134:575$500	
» das Finanças do Estado de Minas Geraes	500	.....	3:702$200	13:560$500	
» da Agricultura Commercio e Obras Publicas de Minas Geraes	800	.....	435$000	17:678$500	
Secretaria do Interior do Estado do Rio de Janeiro	800	.....	1:628$400	16:625$600	
» » » » » » » » »	000	.....	.....	1:798$000	Para a Directoria de Hygiene e Assistencia Publica do Estado do Rio de Janeiro.
» das Finanças do Estado do Rio de Janeiro	...	.....	.....	3:970$700	
» » Obras Publicas e Industriaes do Estado do Rio de Janeiro	...	.....	.....	2:553$700	
Commando da Brigada Policial do Estado do Rio de Janeiro	600	.....	.....	17:084$700	
Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas	...	.....	.....	29:340$800	A deducção abaixo feita nos mappas de maio e junho do corrente anno, refere-se ás contas de janeiro e fevereiro proximo passado da Escola Polytechnica na importancia de 11:829$700, annulladas em virtude do Aviso n. 69, de 30 de maio, ás deducções nas contas de janeiro, fevereiro e março proximo passado da Repartição Geral dos Correios, na importancia de 177$500, feitas á vista do Aviso n 46, de 10 de março proximo passado, bem como a conta de fevereiro, da Escola de Minas de Ouro Preto, tambem annullada em virtude do Aviso n. 78, de 30 de junho de 1900.
» » » » União Valenciana	100	.....	.....	2:449$700	
» » » » Rio das Flores	...	.....	.....	963$000	
The Leopoldina Railway Company Limited	...	.....	.....	45$000	
Nova Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fóra e Piau	800	.....	.....	5$800	
Companhia Viação Ferrea Sapucahy	...	.....	.....	1:007$700	
Ministerio das Relações Exteriores	200	.....	.....	8$800	
	400	.....	63:603$400	1.095:465$300	
A deduzir-se	...	.....	.....	13:329$400	
	400	.....	63:603$400	1.082:135$900	
RECAPITULAÇÃO					
Movimento dos suburbios	600	.....	824$000	196:068$500	
» da Serra	800	.....	62:779$400	886:067$400	
Renda ficticia do Governo	100	.....	1:220$500	64:773$400	
» » da Estrada	485	.....	242$340	3.075:992$425	

Contadoria, 27 de Fevereiro de 1901.— O Contador, *Francis*

C 15.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—3ª DIVISÃO—CONTABILIDADE

Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central, Estados Federados, Intendencia Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1900

REQUISITANTES	VIAJANTES 1ª classe Numero	VIAJANTES 1ª classe Producto	VIAJANTES 2ª classe Numero	VIAJANTES 2ª classe Producto	VIAJANTES Total	ENCOMMENDAS Kilogrammas	ENCOMMENDAS Producto	MERCADORIAS Kilogrammas	MERCADORIAS Producto	ANIMAES Numero	ANIMAES Producto	VEHICULOS Numero	VEHICULOS Producto	TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	OBSERVAÇÕES
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	6 658	21:818$800	2 565	36:047$300	57 808$100	91.251	26:910$300							18$000		22:601$100	107.382$700	
Inspecção Geral das Obras Publicas da Capital Federal	3 794	6 657$400	1.639	1:018$600	7:705$000	1.918	91$700	789.716	3:815$900								11:613$200	
Repartição Geral dos Telegraphos	1 630	9:926$600	1.412	2:371$300	12:297$900	13.581	8:039$100	184.857	3:310$500	1	7$600			268$300		61$000	21:101$100	
» » » Correios	42	801$100	50	278$000	1:079$100	10.739	2:135$700	61.810	5:081$700					109$500		119$000	8:311$300	
Ministerio da Fazenda	2 541	5.871$100	7	79$100	5:950$200	895	207$600	Valores	262.878$200					12$100		609$000	369 111$000	
» » Justiça e Negocios Interiores	42 417	50:921$100	6.253	9 757$700	60.681$800	1.616	351$800	895	94$300	1	$500			92$500		362$400	61:509$300	Para a Secretaria de Policia do Districto Federal.
» » » » »	900	1.000$000	100	100$000	1 100$000	114	38$000									10$000	1:148$000	Para a Directoria Geral de Saude Publica.
» » » » »	784	10:803$100			10:803$100	2.328	1.067$200										11:900$300	Para a Escola Polytechnica.
» » » » »	76	163$200	2	8$400	171$600	1.036	575$800	1.911	1:322$200								2 587$800	Para a Escola de Minas de Ouro Preto
» » » » »	7 232	4:707$000	360	51$800	7 759$200	2 208	131$700										5:357$300	Para o Commando da Brigada Policial da Capital Federal.
» » » » »	71	25$500	854	313$000	338$500												368$200	Para os Juizes da 12ª, 14ª e 15ª Pretorias
» » » » »			1 521	537$700	537$700												537$700	Para a Casa de Detenção.
» » » » »	2	21$000	1	21$500	42$500												42$500	» o Juiz Seccional do Estado de Minas Geraes.
» » » » »	5.072	5:734$200	651	1 101$800	6.836$000	101	108$300							65$300		81$000	7 050$600	
» » » » »	1	26$500			26$500	60	28$100										54$700	Para o Dr. Manoel Pereira Reis.
» » » » »	8	27$100	6	14$800	41$900	20	27$500										122$300	Para as Obras do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores.
Directoria Geral de Estatistica	10	128$000			128$000	1.750	174$700	34.588	1:341$700					58$100			4 501$900	
Ministerio da Guerra	95.597	116 119$800	25.712	43.111$400	159:230$200	210.049	20:376$900	3 211.539	21:571$800	63	273$000	10	193$200	112$400		21:917$900	237.978$800	
» » Marinha	304	511$800	81	37$500	548$300	71	43$800										592$100	
Prefeitura do Districto Federal	5.417	7:973$100	1.419	1:296$600	9 269$700	121	28$100			2	38$000			15$000		300$000	9:781$800	
Estado de S. Paulo	2.057	41:334$200	7 510	10 171$600	51:505$800	25.975	6 926$000	65 292	900$100					1:396$300		8 148$300	88.568$400	
Secretaria do Interior do Estado de Minas Geraes	2.216	19:148$300	7.160	62:298$400	81:446$700	10.516	36:021$800	264.077	1.017$700	2	318$000			53:980$500		1 098$000	131:577$600	
» da Finanças do Estado de Minas Geraes	1 113	4:011$900			4:011$900	3.172	1:351$800	52.159	1 271$900					175$000		3 702$200	11:590$500	
» da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de Minas Geraes	662	6:054$500	634	3.063$200	10:017$800	14 018	5:052$100	35 201	2.121$800	2	103$000			115$000		115$000	17:617$500	
Secretaria do Interior do Estado do Rio de Janeiro	2.005	5:015$200	3.141	7 931$400	12:946$600	2.820	3 065$100							1 107$400		1 628$100	16:026$600	
» » » » » » »	579	707$700	46	270$700	1:008$100	816	189$200							519$000			1 716$300	Para a Directoria de Hygiene e Assistencia Publica do Estado do Rio de Janeiro.
» das Finanças do Estado do Rio de Janeiro	2.709	3 976$700			3.976$700												3.976$700	
» » Obras Publicas e Industrias do Estado do Rio de Janeiro	273	801$600			801$600			200 726	1.749$100								2:550$700	
Commando da Brigada Policial do Estado do Rio de Janeiro	181	1:700$200	1.695	15:477$300	15:177$500	18 113	1:128$500	361	98$100					65$300			17:018$700	
Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas	77	1:670$200	1	140$400	1 810$600	29	281$400	1.817 011	27:416$800								29:310$800	A deducção abaixo feita nos mappas de maio e junho do corrente anno, refere-se ás contas de janeiro e fevereiro proximo passado da Escola Polytechnica na importancia de 11:858$700, annulladas em virtude do Aviso n. 69, de 31 de maio, ás deducções nas contas de janeiro, fevereiro e março proximo passado da Repartição Geral dos Correios, na importancia de 177$500, feitas á vista do Aviso n. 16, de 10 de março proximo passado, bem como a conta de fevereiro, da Escola de Minas de Ouro Preto, tambem annullada em virtude do Aviso n. 76, de 30 de junho de 1900.
» » » » Uniao Valenciana	32	254$600	2	20$000	274$600			250 000	2:192$000					12$100			2:478$700	
» » » » Rio das Flores								107 210	963$100								963$100	
The Leopoldina Railway Company Limited	3	15$000			15$000												15$000	
Nova Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora e Piau																	5$800	
Companhia Viação Ferrea Sapucahy								100.000	1:007$700								1:007$700	
Ministerio das Relações Exteriores						5	68$800							29$200			88$000	
	184.110	319.777$100	66.167	232.112$800	551.777$200	566.422	121:632$100	7.224 688	318:302$500	11	377$500	10	215$500	9:751$400		63:003$100	1.095:163$200	
A deduzir-se	718	10:263$100			10:263$100	2.281	1:011$800	1 911	1:322$200								11:325$100	
	183.612	308:514$000	66.167	232:112$800	540.774$200	564.041	120:621$300	7.219.777	316:980$300	11	377$500	10	215$500	9:751$400		63:003$100	1.082.148$000	
RECAPITULAÇÃO																		
Movimento dos suburbios	162 092	146:754$900	31.010	18.178$000	164:932$900	118 011	5:252$500	3 912.023	21:673$000	21	518$000	10	93$200	170$600		52150$100	196:038$500	
» da Serra	21.520	162.029$800	32.148	214.733$800	377 763$600	416.011	115:363$700	3 277.751	322.307$300	17	703$600			9:759$800		62:779$100	885:007$400	
Renda ficticia do Governo	6.774	46 511$100	13.393	10:821$200	57 161$300	61.240	4:646$500	173.091	1:276$000	20	1018$700	3	39$400	851$000		1:220$500	61:773$400	
» » da Estrada	108 279	319 977$700	119.171	361 919$200	681:927$900	2.881 133	186:882$100	12.037.979	1.181.117$800			1	14$100	1.022.857$185		242$800	3.075:002$127	

Contadoria, 27 de fevereiro de 1901.—O Contador, *Francisco Peixoto da Silva Valle.*

C.16. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração dos transportes concedidos gratis e em serviço da Estrada, durante o anno de 1900

REQUISITANTES	VIAJANTES					ENCOMMENDAS		MERCADORIAS		ANIMAES		VEHICULOS		TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL
	1ª CLASSE		2ª CLASSE		TOTAL												
	Numero	Producto	Numero	Producto		Kilogrs.	Producto	Kilogrs.	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto				
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	182	1:803$500	153	1:633$800	3:113$100	12.401	3:692$200	151.391	1:209$100	20	101$700	3	3$500	72$200	.....	.....	8:590$000
Palacio da Presidencia da Republica	3.022	17:377$900	.....	.....	17:377$900	388	142$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	129$000	.....	1:220$500	18:722$000
Santa Casa da Misericordia da Capital Federal	1.096	899$900	30	6$000	905$900	10.955	528$800	20.000	23$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1:457$900
» » » » de Barbacena	200	5:320$000	.....	.....	5:320$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5:320$000
Museu Nacional	.....	.....	.....	.....	.....	30	17$800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17$800
Secretaria dos Negocios da Agricultura do Estado de S. Paulo	.....	.....	.....	.....	.....	1.503	255$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	255$200
Serviço Postal	2.274	21:109$700	43.210	9:247$400	30:357$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30:357$100
Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de Minas Geraes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.700	43$400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43$400
Somma	6.774	45:511$100	43.393	10:893$200	57:404$300	34.280	4:643$200	173.091	1:276$000	20	101$700	3	39$600	85$100	.....	1:220$500	64:773$100
Administração Central	4.643	42:217$300	3.604	1:556$000	43:773$300	3.141	1:286$200	Valores	15:701$300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20$000	60:870$800
Trafego	79.983,5	169:404$200	34.138	279:565$400	449:059$600	859.323	85:108$400	4.727.800	23:812$500	.....	.....	.....	.....	1.022:857$485	.....	220$840	1.581:058$825
Contabilidade	5.906	10:578$500	2	$400	10:579$000	336	32$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10:611$700
Locomoção	4.257	25:734$200	5.204	4:843$500	30:577$700	144.377	9:964$600	119.955.344	827:813$800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	868:355$100
Via-Permanente	13.460	71:953$100	105.226	78:985$500	150:938$600	1.873.926	90:440$100	47.951.835	313:700$200	.....	.....	1	148$400	.....	.....	2$000	555:055$000
Somma	108.259,5	319:977$700	149.174	364:949$300	684:927$600	2.881.133	186:832$300	172.635.979	1.181:117$800	.....	.....	1	148$400	1.022:857$485	.....	242$840	3.075:902$125

Contadoria, 27 de Fevereiro de 1901. — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 17. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de dezembro de 1900

ANNOS	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858 1º semestre	.....	.....	.....	29.841	47:746$520
1858 2º »	2.992	27.111	55.168	85.271	100:846$710
1859	25.653,5	85.231,5	76.338,5	188.926,5	289:376$994
1860	42.707,5	91.807,5	101.247	235.723	341:995$620
1861	52.665,5	108.305	118.409	279.380,5	(a) 383:923$426
1862	50.715	110.991	129.619	300.235	(b) 431:063$176
1863	66.248	97.347	141.171	304.766	(c) 399:640$265
1864	60.877	69.496	223.323	353.695	(d) 421:382$014
1865	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(e) 442:632$968
1866	55.803	49.600	300.024	405.427	481:274$312
1867	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	564:785$456
1868	120.996,5	132.602	415.039,5	668.638	737:984$739
1869	132.283	187.988	458.271,5	778.543	852:736$050
1870	212.430	124.727	459.260	791.425	831:985$130
1871	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872	345.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.404:450$670
1875	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876	674.112	61.241	(f) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
1877	832.255,5	1.412.022,5	.....	2.245.178	2.082:471$570
1878	800.730,5	1.392.623,5	.....	2.193.357	2.063:695$630
1879	894 980	1.588.975	.....	2.483.955	2.335:092$550
1880	895.661,5	1.873.482	.....	2.539.143,5	2.283:013$910
1881	788.890,5	1.966.596,5	.....	2.755.487	2.346:086$170
1882	792.048,5	1.988.079	.....	2.780.127,5	2.249:202$770
1883	808.342	2.092.826	.....	2.901.168	2.281:842$050
1884	837.742,5	2.287.384,5	.....	3.125.127	2.335:471$600
1885	941.038	2.489.125,5	.....	3.430.163,5	2.417:240$590
1886	1.060.542	2.674.332,5	.....	3.734.874,5	2.357:087$830
1887	1.330.518,5	3.197.763,5	.....	4.537.282	2.420:475$560
1888	1.445.321,5	3.686.166,5	.....	5.131.488	2.794:753$100
1889	1.414.701	4.023.931	.....	5.438.635	2.953:055$430
1890	1.801,927,5	4.819.960,5	.....	6.717.815	3.380:652$730
1891	3.229.223,5	6.164.846	.....	9.394.039,5	4.931:221$230
1892	3.788.358,5	7.034.381	.....	10.822.749,5	6.864:630$055
1893	4.095.963	7.309.613,5	.....	11.495.576,5	7.467:138$655
1894	4.549.859	7.524.418	.....	12.074.277	7.344:982$705,6
1895	4.618.264	8.774.110	.....	13.392.374	7.940:793$060
1896	5.143.577	9.261.742	.....	14.405.319	8.408:381$265
1897	4.908.869	9.846.325	.....	14.755.194	8.979:985$455
1898	2.822.949	9.257.148	.....	12.080.097	10.531:381$130
1899	3.461.241,5	9.113.171,5	.....	12.301.386	8.975:038$360
1900	4.062.110	10.174.156,5	.....	14.236.266,5	8.170:424$895

(a) 9:724$745
(b) 2:237$352
(c) 15:830$274
(d) 2:531$286
(e) 2:033$250

} Rendimento do ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(f) Em 1 de novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação de 2ª, mas conservando as taxas daquella classe.

Divisão de Contabilidade, 1ª secção, 27 de Fevereiro de 1901. — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 18. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos no ultimo decennio

ANNOS	KILOGRAMMAS			QUANTIDADE	
	BAGAGENS	ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	ANIMAES	VEHICULOS
1891	9.573.323	29.158.356	612.459.625	246.091	654
1892	13.150.909	45.988.910	591.784.716	272.591	789
1893	15.574.197	49.177.622	672.018.523	232.280	960
1894	18.493.826	53.592.366	745.969.596	248.139	961
1895	18.166.374	67.256.374	734.892.111	257.689	1.451
1896	17.429.870	55.693.783	839.690.851	274.075	1.371
1897	17.970.162	49.732.113	837.192.844	253.994	1.077
1898	11.117.701	37.248.684	677.386.493	237.628	477
1899	10.702.744	38.755.690	738.709.806	218.582	319
1900	9.985.691	39.389.847	830.978.660	246.621	388

Divisão da Contabilidade, 1ª secção, 27 de Fevereiro de 1901.— O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

ENTR

passag

ADE	DR. FRONT		TRIPUHY		OURO PRETO		PENHA		NORTE		TOTAL		PASSAGENS POR CONTA DO GOVERNO		TOTAL GERAL	
PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	136.559	72:819$400	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146.269	78:643$260	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160.122	78:420$456	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	189.301	77:587$566	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	207.760	77:456$356	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	233.246,5	82:649$318	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	281.549	89:287$300	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	425.829,5	120:037$932	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	531,068	156:154$480	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	530.480	155:595$770	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	583.201	162:140$450	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	658.116	182:215$240	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	787.206	221:608$880	.....	.....	.....	.....
2:195$140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	785.413	186:657$670	.....	.....	.....	.....
3:230$580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.017.313	202:754$750	.....	.....	.....	.....
4:568$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.202.781	227:935$840	.....	.....	.....	.....
6:550$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.558.132	314:881$600	.....	.....	.....	.....
7:674$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.474.089	296:779$900	.....	.....	.....	.....
7:334$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 631.355	299:624$400	.....	.....	.....	.....
8:420$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.564.435	259:118$700	.....	.....	.....	.....
7:006$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.844.221	305:675$800	8.749	1:792$400	1.852.970	307:458$200
9:663$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.830.712	302:211$900	34.036	7:368$700	1.864.748	309:580$600
9:605$900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.915.569	310:025$200	37.408	5:922$900	1.952.977	324:948$100
10:098$400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.120.589	318:403$200	49.617,5	8:009$500	2.170.206,5	356:412$700
10:920$600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.415.521	393:221$200	59.748	9:905$100	2.475.269	403:126$300
12:446$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.712.875	430:121$300	81.090	13:132$300	2.823.965	443:253$600
11:249$000	16.798	3:541	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.470.927	498:776$410	103.987	17:112$200	3.574 914	515:888$610
9:203$200	27.712	5:908	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.839.607	541:702$750	114.056	19:680$700	3.953.663	561:383$450
9:218$400	27.306	5:852	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 088.281	567:647$160	105.155	17:558$700	4.193.436,5	585:205$860
8:617$100	20.819	4:651	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.181.051	658:911$950	120.349	17:382$300	5.304.400	676:774$250
9:985$400	27.005	4:291	2.155	430$600	16.668	3:480$400	40.585	5:243$000	49.815	7:554$500	7.827.503	1.055:911$570	82.191	11:965$800	7.909.694	1.067:877$370
14:899$300	50.328	6:743	3.320	695$600	25.433	6:228$400	99.087	17:700$300	184.197	27:621$900	8 480.749	1.156:525$050	128.703	47:206$900	8.609.452	1.203:731$950
21:507$180	60.631	9:151	2.888	543$000	4.986	1:214$400	102.021	13:562$200	172.515	25:200$100	9.310.324	1.361:787$210	138 566	60:875$000	9.478.890	1.422:662$210
39:333$100	134.240	17:733	2.446	435$000	5 367	1:302$100	112.988	15:422$100	201.937	26:632$400	9.875.190,5	1.475:350$760	131.598	52:898$500	10.006.788,5	1.528:249$260
47:873$300	162.819	20 987	2.671	534$300	6.916	1:723$040	137.820	17:838$100	257.355	33:490$500	11.030.657	1.639:040$005	179.279	88:744$900	11.209.936	1.727:784$905
66:250$025	212.221	27:507	2.129	419$800	5.312	1:265$000	128.489	16:701$100	266.279	34:200$300	11.931.985	1.698:621$660	185.468	144:653$400	12.118.453	1.843:275$060
74:116$700	239.543	30:582	215	67$400	1.004	244$100	97.750	13:173$400	165.723	23:215$200	12.276.770	1.899:962$770	229.155	333:069$300	12 505.925	2.233:032$070
81:641$600	256 440	34:754	934	320$400	4.815	1:858$500	118.188	27:882$400	164.372	50:362$200	10.285.288	2.645:269$900	78.707	129:369$200	10.364.995	2.774:639$100
118:921$100	219.198	49:922	.....	.....	3.801	1:333$500	115.782	26:330$800	159.017	50:576$300	10.545.607	2.615:312$560	140 346	92:812$500	10.685.953	2.708:125$060
116:192$100	212.142	49:801	.....	.....	780	195$000	121.095	28:675$800	204.091	71:298$600	12.281.715	2.535:765$480	196.111	155:001$200	12.480.826	2.700:770$680
122:078$400	302.469	55:931														

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 19.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL —3ª

Movimento e receita de passageiros nos trens de su

Annos	Central		S. Diogo		Praia Formoza		S. Christovão		Manqueira		S. Francisco Xavier		Rocha		Riachuello		Sampaio		Engenho Novo		Meyer		Todos os Santos		Engenho de Dentro		Encantado		Piedade		Dr. Frontin		Cascadura		Madureira		D. Clara		Sapopemba		Anchieta	
	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto	Numero de passageiros	Producto
1891	62 130	30 005$120	...	...	...	...	9.765	3 522$000	...	...	9.645	1 003$500	...	...	...	...	...	...	39 555	14 152$200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23.103	19 112$100	...	...	...	...	...	...	...	...
1892	64 604	35 [illegible]	...	...	...	...	6.121	3 148$300	...	...	2 655	1 [illegible]	...	...	...	...	...	...	43 572	15 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	21.039	19 955$700	...	...	...	...	...	...	...	...
1893	71 501	37 [illegible]	...	...	...	...	6.103	3 [illegible]	...	...	5.141	2 [illegible]	...	...	...	...	...	...	48.205	16 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25.070	19 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1894	83.881	41 [illegible]	...	...	...	...	6.657	3 [illegible]	...	...	10.667	3 [illegible]	...	...	...	...	...	...	53.343	16 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	29.701	17 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1895	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	6.970	3 [illegible]	...	...	14.701	3 [illegible]	...	...	...	...	...	...	57.743	16 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12.057	18 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1896	102.581	50 [illegible]	...	...	...	...	7.292	3 [illegible]	...	...	20.310	5 [illegible]	...	...	...	...	...	...	61.111	15 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30 042,5	20 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1897	131.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	11.013	3 [illegible]	...	...	23.115	5 [illegible]	...	...	...	...	...	...	71 [illegible]	20 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	41 515	20 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1898	202.042,5	[illegible]	...	...	...	...	29.079	3 [illegible]	...	...	35.975	7 [illegible]	...	...	...	...	...	...	80.745	21 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	55 [illegible]	21 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1899	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	38 [illegible]	[illegible]	...	...	45 [illegible]	9 [illegible]	...	...	13.174	3 [illegible]	...	...	89.765	21 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	50.094	21 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1900	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	21.407	[illegible]	...	...	18 [illegible]	11 [illegible]	...	...	16.983	4 [illegible]	...	...	92.795	22 [illegible]	...	...	600	217$400	...	...	...	...	...	...	...	...	58 072	21 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1901	291.090	[illegible]	...	...	...	...	31 041	[illegible]	...	...	43 454	[illegible]	...	...	20.780	[illegible]	...	...	57.276	23 [illegible]	...	...	25.800	8 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...	61.891	23 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1902	341.884	[illegible]	...	...	...	...	37.718	[illegible]	...	...	42.141	[illegible]	...	...	29.763	[illegible]	...	...	91.742	23 [illegible]	...	...	49 592	11 [illegible]	1.300	[illegible]	...	...	...	...	...	...	68 [illegible]	25 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1903	370.875	[illegible]	...	...	...	...	43.[illegible]	[illegible]	...	...	55.501	14 [illegible]	...	...	37.511	[illegible]	...	...	103.923	27 [illegible]	...	...	65.[illegible]	17 [illegible]	14.171	1 [illegible]	...	...	...	...	...	...	75.301	27 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1904	340 [illegible]	[illegible]	...	...	...	...	34 071	[illegible]	...	...	34.703	[illegible]	...	...	30.761	[illegible]	...	...	101 194	21 [illegible]	...	...	60 658	17 [illegible]	27.605	7 [illegible]	...	...	42 [illegible]	[illegible]	...	...	55.582	27 [illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1905	401 [illegible]	[illegible]	...	...	...	...	45.452	[illegible]	...	...	49.[illegible]	[illegible]	...	...	32 131	[illegible]	...	...	107.437	26 [illegible]	...	...	95 901	19 [illegible]	31.471	[illegible]	...	...	39.485	[illegible]	...	...	111.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1906	561.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	47 [illegible]	[illegible]	...	...	53.317	[illegible]	...	...	65.057	[illegible]	...	...	137.901	37 [illegible]	...	...	65.[illegible]	21 [illegible]	37 071	[illegible]	...	...	29 405	[illegible]	...	...	121.301	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1907	687.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	43 [illegible]	[illegible]	...	...	83.003	[illegible]	...	...	82 [illegible]	[illegible]	...	...	237.187	[illegible]	...	...	113.3[illegible]	[illegible]	40.602	10 [illegible]	...	...	35.700	[illegible]	...	...	163 [illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1908	601.513	[illegible]	...	...	...	...	45.911	[illegible]	...	...	52.007	[illegible]	...	...	75.041	[illegible]	...	...	252.[illegible]	[illegible]	...	...	102 [illegible]	25 [illegible]	51.317	[illegible]	...	...	37.331	[illegible]	...	...	117 [illegible]	[illegible]	...	...	32.[illegible]	18 [illegible]	...	...	...	...
1909	725.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	41.256	[illegible]	...	...	105.720	[illegible]	...	...	94.816	[illegible]	...	...	290.537	[illegible]	...	...	104 174	[illegible]	53.851	[illegible]	...	...	37.928	[illegible]	...	...	100 916	[illegible]	...	...	33.880	15 [illegible]	...	...	...	...
1910	702.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	55.[illegible]	[illegible]	...	...	88.751	[illegible]	...	...	109.613	[illegible]	...	...	258.517	[illegible]	...	...	94.657	[illegible]	70.074	[illegible]	...	...	34.[illegible]	[illegible]	...	...	130.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1911	822.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	46.[illegible]	[illegible]	...	...	91.174	[illegible]	...	...	125.[illegible]	[illegible]	...	...	316.[illegible]	[illegible]	...	...	97.651	[illegible]	100.[illegible]	[illegible]	...	...	45.[illegible]	[illegible]	...	...	110.071	[illegible]	...	...	...	...	...	...	...	...
1912	922.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	55.045	[illegible]	...	...	91.070	[illegible]	...	...	131.702	[illegible]	...	...	313.501	[illegible]	...	...	84.8[illegible]	[illegible]	98.571	[illegible]	...	...	41.[illegible]	[illegible]	...	...	117.747	[illegible]	...	...	201	[illegible]	...	...	...	...
1913	976.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	56.[illegible]	[illegible]	...	...	91.107	[illegible]	...	...	118.[illegible]	[illegible]	...	...	351.[illegible]	[illegible]	...	...	81.[illegible]	[illegible]	100.[illegible]	[illegible]	...	...	47.[illegible]	[illegible]	...	...	150.901	[illegible]	...	...	811	[illegible]	...	...	...	...
1914	900.012	[illegible]	...	...	...	...	70.207	[illegible]	...	...	110.[illegible]	[illegible]	...	...	102.[illegible]	[illegible]	...	...	381.[illegible]	[illegible]	...	...	93.[illegible]	[illegible]	111.[illegible]	[illegible]	...	...	51.375	[illegible]	...	...	196.[illegible]	[illegible]	...	...	1.610	[illegible]	...	...	...	...
1915	1.105.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	81.[illegible]	[illegible]	...	...	125.760	[illegible]	...	...	175.[illegible]	[illegible]	35.671	[illegible]	405.[illegible]	[illegible]	...	...	112.[illegible]	[illegible]	120.133	[illegible]	...	...	59.[illegible]	[illegible]	...	...	176.[illegible]	[illegible]	...	...	1.601	[illegible]	...	...	...	...
1916	1.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	77.442	[illegible]	...	...	159.[illegible]	[illegible]	80.[illegible]	[illegible]	193.[illegible]	[illegible]	50.810	[illegible]	455.[illegible]	[illegible]	...	...	107.[illegible]	[illegible]	124.410	[illegible]	...	...	70.307	[illegible]	...	...	180.173	[illegible]	...	...	1.705	[illegible]	...	...	...	...
1917	1.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	85.[illegible]	[illegible]	...	...	173.203	[illegible]	88.130	[illegible]	184.321,5	[illegible]	97.[illegible]	[illegible]	443.[illegible]	[illegible]	...	...	97.751	[illegible]	114.472	[illegible]	...	...	45.175,5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	178.111	[illegible]	...	...	1.107	[illegible]	...	...	...	...
1918	2.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	92.540	[illegible]	...	...	154.[illegible]	[illegible]	91.[illegible]	[illegible]	159.[illegible]	[illegible]	105.[illegible]	[illegible]	448.[illegible]	[illegible]	...	...	98.335,5	[illegible]	123.[illegible]	[illegible]	...	...	15.267,5	[illegible]	27.[illegible]	[illegible]	191.211	[illegible]	...	...	1.325	[illegible]	...	...	...	...
1919	2.[illegible]	[illegible]	103	[illegible]	...	...	70.[illegible]	[illegible]	15.[illegible]	[illegible]	130.441	[illegible]	76.114,5	[illegible]	120.135,5	[illegible]	15.[illegible]	[illegible]	97.[illegible]	[illegible]	111.[illegible]	[illegible]	93.[illegible]	[illegible]	110.170	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31.[illegible]	[illegible]	8.617$100	[illegible]	178.441	[illegible]	...	...	1.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1920	3.[illegible]	[illegible]	157	[illegible]	...	...	74.[illegible]	[illegible]	18.[illegible]	[illegible]	157.[illegible]	[illegible]	82.[illegible]	[illegible]	113.[illegible]	[illegible]	84.[illegible]	[illegible]	175.[illegible]	[illegible]	211.[illegible]	[illegible]	105.[illegible]	[illegible]	103.[illegible]	[illegible]	22.810	[illegible]	48.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	210.011	[illegible]	...	...	1.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1921	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	91.[illegible]	[illegible]	23.[illegible]	[illegible]	214.[illegible]	[illegible]	91.[illegible]	[illegible]	124.[illegible]	[illegible]	10.[illegible]	[illegible]	187.[illegible]	[illegible]	251.[illegible]	[illegible]	91.[illegible]	[illegible]	95.[illegible]	[illegible]	30.[illegible]	[illegible]	75.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	379.[illegible]	[illegible]	5.[illegible]	[illegible]	12.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1922	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	107.[illegible]	[illegible]	24.[illegible]	[illegible]	241.[illegible]	[illegible]	113.[illegible]	[illegible]	117.[illegible]	[illegible]	14.[illegible]	[illegible]	221.[illegible]	[illegible]	301.[illegible]	[illegible]	103.[illegible]	[illegible]	311.[illegible]	[illegible]	33.[illegible]	[illegible]	103.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	314.[illegible]	[illegible]	60.[illegible]	[illegible]	28.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1923	4.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	124.[illegible]	[illegible]	17.[illegible]	[illegible]	255.[illegible]	[illegible]	177.[illegible]	[illegible]	38.[illegible]	[illegible]	43.[illegible]	[illegible]	304.[illegible]	[illegible]	545.[illegible]	[illegible]	315.[illegible]	[illegible]	732.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	216.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	513.[illegible]	[illegible]	57.[illegible]	[illegible]	55.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1924	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	125.[illegible]	[illegible]	53.[illegible]	[illegible]	297.[illegible]	[illegible]	192.[illegible]	[illegible]	177.[illegible]	[illegible]	57.[illegible]	[illegible]	401.[illegible]	[illegible]	555.[illegible]	[illegible]	315.[illegible]	[illegible]	825.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	32.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	503.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1925	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	143.[illegible]	[illegible]	57.[illegible]	[illegible]	327.[illegible]	[illegible]	218.[illegible]	[illegible]	252.[illegible]	[illegible]	59.[illegible]	[illegible]	450.[illegible]	[illegible]	575.[illegible]	[illegible]	315.[illegible]	[illegible]	868.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	32.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	511.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1926	7.[illegible]	[illegible]	21	[illegible]	...	...	124.[illegible]	[illegible]	117.[illegible]	[illegible]	347.[illegible]	[illegible]	177.[illegible]	[illegible]	256.[illegible]	[illegible]	61.[illegible]	[illegible]	470.[illegible]	[illegible]	620.[illegible]	[illegible]	312.[illegible]	[illegible]	884.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	32.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	554.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1927	5.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	173.[illegible]	[illegible]	109.[illegible]	[illegible]	314.[illegible]	[illegible]	221.[illegible]	[illegible]	255.[illegible]	[illegible]	69.[illegible]	[illegible]	409.[illegible]	[illegible]	695.[illegible]	[illegible]	3.[illegible]	[illegible]	890.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	140.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	402.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	90.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1928	6.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	3.[illegible]	[illegible]	96.[illegible]	[illegible]	309.[illegible]	[illegible]	160.[illegible]	[illegible]	542.[illegible]	[illegible]	144.[illegible]	[illegible]	258.[illegible]	[illegible]	532.[illegible]	[illegible]	342.[illegible]	[illegible]	693.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	371.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	185.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	215.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1929	4.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	315.[illegible]	[illegible]	91.[illegible]	[illegible]	381.[illegible]	[illegible]	189.[illegible]	[illegible]	511.[illegible]	[illegible]	137.[illegible]	[illegible]	241.[illegible]	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	307.[illegible]	[illegible]	624.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	351.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	181.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	271.[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1930	1.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	373.[illegible]	[illegible]	120.[illegible]	[illegible]	415.[illegible]	[illegible]	213.[illegible]	[illegible]	302.[illegible]	[illegible]	209.[illegible]	[illegible]	259.[illegible]	[illegible]	737.[illegible]	[illegible]	305.[illegible]	[illegible]	915.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	134.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	523.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11.[illegible]	[illegible]	192	117.[illegible]	[illegible]	[illegible]

Directoria de Contabilidade, 1ª Secção, 27 de Fevereiro de 1931.

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

suburbios nos annos de 1861 a 1900

Cheta		Rio das Pedras		Jeronymo de Mesquita		Maxambomba		Realengo		Banguú		Santissimo		Campo Grande		Paciencia		Santa Cruz		Matadouro		Km. 40 Roreaves		Rodrigo Silva		Tripuhy		Ouro Preto		Penha		Norte		Total		Passagens por conta do Governo		Total geral	
Producto		Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto	Numero de passagens	Producto
																																		133.569	72:519$100				
																																		140.269	79:643$200				
																																		140.122	78:959$400				
																																		189.101	77:597$500				
																																		207.700	77:056$300				
																																		233.210,5	82:[illegible]$[illegible]				
																																		251.510	102:257$300				
																																		425.877,5	189:017$[illegible]				
																																		531.065	155:154$100				
																																		540.180	155:[illegible]$170				
																																		583.501	162:110$200				
																																		658.110	192:215$230				
																																		757.200	221:008$[illegible]				
																																		787.413	189:[illegible]$070				
																																		1.017.311	205:754$750				
																																		1.202.791	227:935$540				
																																		1.538.132	311:[illegible]$[illegible]				
																																		1.171.099	240:770$000				
																																		1.031.355	220:021$100				
																																		1.561.435	259:114$700				
																																		1.844.221	304:[illegible]$[illegible]	3.210	1.752$400	1.852.970	307:[illegible]$210
																																		1.830.712	302:214$[illegible]	34.030	7.316$700	1.891.748	309:[illegible]$[illegible]
																																		1.915.559	317:[illegible]$[illegible]	37.408	5:022$[illegible]	1.952.967	322:[illegible]$100
																																		2.120.380	347:[illegible]$[illegible]	49.017,5	8:009$400	2.170.296,5	355:[illegible]$700
																																		2.413.221	393:[illegible]$100	50.748	9:964$100	2.475.219	403:[illegible]$300
																																		2.742.855	430:[illegible]$100	81.000	13:[illegible]$[illegible]	2.823.855	443:[illegible]$400
																																		3.159.927	490:776$110	101.957	17:112$[illegible]	3.371.914	515:[illegible]$310
																																		3.459.607	541:[illegible]$700	111.056	19:[illegible]$170	3.563.663	561:[illegible]$750
																																		4.088.251	567:[illegible]$100	105.125	17.555$700	4.193.496,5	585:[illegible]$800
																																		5.191.071	659:[illegible]$[illegible]	129.349	17:944$[illegible]	5.304.400	676:[illegible]$[illegible]
																																		7.257.103	1.055:[illegible]$[illegible]	82.891	11:[illegible]$[illegible]	7.339.994	1.067:[illegible]$170
																																		8.190.747	1.156:[illegible]$[illegible]	185.361	17:[illegible]$[illegible]	8.372.152	1.173:[illegible]$[illegible]
																																		9.300.321	1.311:[illegible]$[illegible]	178.565	60:[illegible]$[illegible]	9.478.891	1.122:[illegible]$[illegible]
																																		9.475.140,5	1.473:[illegible]$[illegible]	111.518	38:[illegible]$[illegible]	10.006.788,5	1.524:[illegible]$[illegible]
																																		11.090.657	1.639:[illegible]$[illegible]	179.279	58:[illegible]$[illegible]	11.270.936	1.727:[illegible]$[illegible]
																																		11.931.065	1.698:[illegible]$[illegible]	181.468	111:[illegible]$[illegible]	12.118.453	1.811:[illegible]$[illegible]
																																		12.274.770	1.8[illegible]:[illegible]$[illegible]	229.155	331:[illegible]$[illegible]	12.505.925	2.233:[illegible]$[illegible]
																																		12.855.255	2.615:[illegible]$[illegible]	78.707	129:[illegible]$[illegible]	12.934.962	2.775:[illegible]$[illegible]
																																		10.565.607	2.615:[illegible]$[illegible]	110.184	92:[illegible]$[illegible]	10.675.953	2.708:[illegible]$[illegible]
																																		12.251.715	2.535:[illegible]$[illegible]	196.111	165:[illegible]$[illegible]	12.447.826	2.700.750$[illegible]

O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

C 20. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração das mercadorias expedidas durante o anno de 1900

ESPECIE	PESO (EM KILOGRAMMAS)	PRODUCTO
Café	104.893.517	4.667:211$437
Aguardente	5.475.688	143:306$500
Assucar	25.173.634	464:329$920
Algodão em rama	5.020.583	105:989$300
Carne e peixe	3.777.800	87:938$180
Carvão... vegetal	12.022.108	96:705$600
Carvão... mineral	11.418.031	85:028$400
Carne verde	28.141.357	148:975$200
Couros seccos e salgados	5.270.892	157:355$680
Fazendas, ferragens e artigos estrangeiros diversos	1.976.951	111:012$280
Fumo	3.261.640	200:275$760
Materiaes cal	6.624.880	51:600$000
Materiaes ceramicos	30.144	862$800
Machinas e outros artigos para a lavoura	385.152	5:470$200
Queijos	197.820	9:168$640
Sal	18.907.338	372:850$800
Toucinho	5.411.316	112:362$640
Cereaes	78.526.256	1.243:094$680
Canna de assucar	3.600	36$000
Chifres e unhas	34.092	1:570$800
Productos da industria e tecidos de fabricas do paiz	4.162.772	149:565$000
Borracha	26.652	6:6[illegible]2$800
Ferro em gusa	33.972	294$000
Aguas mineraes	385.788	6:535$200
Madeiras e outros materiaes	41.902.720	144:611$330
Vinho e cerveja nacional	6.824.973	353:842$320
Minerio	121.584.576	849:007$829
Sebo	1.440.780	23:823$600
Não classificados	338.030.589	8.072:393$483
Total geral	830.978.660	17.672:993$109

Contadoria, 27 de Fevereiro de 1901. — O Contador, *Francisco Pinto da Silva Valle.*

D I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Linha em trafego — extensão : 1.257.714,030

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900

CATEGORIAS	QUANTIDADES ENGENHO DE DENTRO E DEPOSITOS	QUANTIDADES LAFAYETTE 1m,00	QUANTIDADES NORTE 1m,00	TOTAL GERAL	VENCIMENTOS ANNUAL	VENCIMENTOS DIARIO
Sub-director	1	.....	.....	1	18:000$000	
Ajudantes	2	.....	.....	2	12:000$000	
Chefes de officinas	2	.....	.....	2	7:200$000	
Official	1	.....	.....	1	5:700$000	
Encarregado do deposito	1	.....	.....	1	5:400$000	
Ajudante » »	1	.....	.....	1	3:600$000	
1os escripturarios	4	.....	.....	4	4:800$000	
2os »	4	.....	.....	4	4:200$000	
3os »	5	.....	.....	5	3:600$000	
4os »	5	.....	.....	5	2:700$000	
Auxiliares de escripta	10	.....	.....	10	.....	5$183
Desenhistas de 1ª classe	2	.....	.....		4:800$000	
» » 2ª »	2	.....	.....	2	4:200$000	
» » 3ª »	2	.....	.....	2	3:000$000	
Continuos	2	.....	.....	2	1:800$000	
Professora	1	.....	.....	1	3:600$000	
Armazenistas	4	1	1	6	3:000$000	
Inspectores de tracção	1	1	1	3	9:600$000	
Chefes de deposito	4	1	1	6	6:200$ a 7:200$	
Machinistas de 1ª classe	39	4	5	48	4:800$000	
» » 2ª »	48	4	8	60	4:200$000	
» » 3ª »	39	6	4	49	3:600$000	
Mestres de officinas	11	.....	.....	11	5:400$000	
Ajudantes idem	12	1	1	14	4:200$000	
Praticantes de 1ª classe	16	8	3	27	.....	6$500
» » 2ª »	39	1	1	41	.....	5$500
Foguistas de 1ª classe	57	7	3	67	.....	4$500
» » 2ª »	79	6	21	106	.....	4$000
Graxeiros	172	28	25	225	.....	3$500
Limpadores	29	1	.....	30	.....	3$500
Carvoeiros	94	14	3	111	.....	3$000 a 5$000
Accendedores	40	.....	3	43	.....	3$500 » 5$000
Foguista da machina fixa	4	1	2	7	.....	4$000 » 5$000
Limadores	228	23	38	289	.....	$500 » 9$000
Torneiros	128	13	27	168	.....	$500 » 8$800
Carpinteiros	131	14	22	167	.....	1$000 » 8$800
Serralheiros	6	.....	5	11	.....	1$000 » 10$000
Caldeireiros	161	5	7	173	.....	$500 » 8$800
Fundidores	52	4	14	70	.....	$500 » 8$800
Ferreiros	75	16	19	110	.....	3$500 » 10$200
Serradores	40	.....	.....	40	.....	$500 » 8$800
Pintores	62	.....	6	62	.....	4$000 » 8$800
Modeladores	13	.....	1	14	.....	$500 » 9$000
Concertadores de carros	144	15	27	186	.....	3$500 » 7$000
Pedreiros	10	.....	.....	10	.....	5$000 » 7$800
Guardas	81	7	11	99	.....	3$500 » 8$000
Trabalhadores	146	7	18	171	.....	3$500 » 7$200
Encarregados de freios	17	.....	.....	17	.....	4$000 » 7$500
Correeiros	7	.....	.....	7	.....	3$500 » 7$500
Total	2.034	188	277	2.499		

4ª Divisão. 31 de Dezembro de 1900.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso e consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes, no anno de 1900

m
BITOLA DE 1,60

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			CONSUMO KILOMETRICO			
							COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleos — Lit.	Estopa — Kil.	Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleos — Lit.	Estopa — Kil.
PASSAGEIROS	Suburbios	708.[illegible]07	13.359.330	33.412	55.477	10.356	18,858	0,051	0,078	0,014
	1ª Secção	308.743	3.332.407	7.983	18.188	4.740	10,793	0,025	0,058	0,015
	2ª »	221.[illegible]10	2.701.355	6.390	13.425	3.372	12,015	0,028	0,059	0,015
	3ª »	225.660	2.358.050	5.656	10 983	2.052	10,449	0,025	0,048	0,009
	4ª »	195.255	1.934.074	4.814	10.431	1.939	9,905	0,024	0,053	0,009
	5ª »	383 000	3.922.642	10.468	19.977	4.340	10,241	0,027	0,052	0,011
	Ramal de S. Paulo	378.391	3.946.125	9 453	18.391	3.357	10,455	0,024	0,048	0,008
	» » Porto Novo	52.812	710.021	1.337	2.934	785	13,444	0,025	0,055	0,014
	» » Santa Cruz	177.284	2.767.343	7.963	12.368	2.558	15,600	0,045	0,069	0,014
MIXTOS	1ª Secção	138.450	2.914.352	8.071	11.147	2.820	21,049	0,058	0,080	0,020
	2ª »	77.160	2.080.232	4.355	8.158	1.739	25,959	0,056	0,105	0,022
	3ª »	72.270	1.027.205	1.883	4.132	1.028	14,213	0,026	0,057	0,014
	4ª »	65.433	1.338.355	2.118	4.457	823	20,145	0,031	0,057	0,012
	5ª »	148.222	3.411.757	5.210	8.683	1.858	23,017	0,035	0,058	0,012
	Ramal de Macacos	26.280	368.752	1.471	1.806	554	14,031	0,055	0,068	0,021
	» » S. Paulo	312.103	4.275.346	8.300	15.431	2.973	13,698	0,026	0,049	0,009
	» » Porto Novo	102.200	1.625.834	3.027	6.318	1.634	15,918	0,029	0,061	0,015
	» » Santa Cruz	51.017	947.394	3.192	5.015	1.201	17,538	0,059	0,093	0,022
CARGAS	1ª Secção	270.757	6.017.226	16.692	22.948	6.285	21,616	0,059	0,082	0,022
	2ª »	208.764	8.160.013	17.205	31.600	6.677	27,312	0,057	0,105	0,022
	3ª »	178.523	3.455.331	5.597	11.622	2.089	19,355	0,031	0,065	0,011
	4ª »	185.047	3.734.306	5.894	12.322	2.154	20,072	0,031	0,065	0,011
	5ª »	367.542	8.326.976	12.558	22.222	4.390	22,655	0,034	0,060	0,011
	Ramal de S. Paulo	516.867	7.732.001	13.288	23.325	4.613	14,950	0,025	0,045	0,008
	» » Porto Novo	1.352	23.299	45	90	22	17,233	0,033	0,066	0,016
	» » Santa Cruz	52.951	877.927	2.522	3.633	980	16,587	0,047	0,068	0,018
LASTROS	1ª Secção	65.661	1.032.075	3.733	5.601	1.580	15,175	0,056	0,085	0,024
	2ª »	33.459	512.840	603	1.105	257	15,327	0,018	0,033	0,007
	3ª »	37.955	412.188	1.016	1.860	605	10,859	0,025	0,049	0,015
	4ª »	15.634	230.204	443	913	209	14,724	0,028	0,060	0,013
	5ª »	35.859	525.379	1.328	2.579	663	14,651	0,037	0,071	0,018
	Ramal de S. Paulo	48.105	652.054	1.117	1.984	431	13,554	0,023	0,041	0,008
	» » Porto Novo	17.044	150.854	391	833	164	8,850	0,022	0,048	0,009
	» » Santa Cruz	7.306	108.878	414	548	168	14,721	0,056	0,074	0,022
	Manobras	494.189	8.077.884	25.511	37.371	10.001	16,345	0,051	0,075	0,020
	Total em 1900	6.287.932	103.124.232	235.546	407.950	89.528	16,400	0,037	0,064	0,014
	» » 1899	6.049.817	97.397.000	245.658	417.917	83.468	16,179	0,040	0,068	0,013
	Differença para mais	238.115	5.727.232	.....	.....	6.060	0,221	.....	.....	0,001
	» » menos	.....	.....	10.102	9.967	.....	.....	0,003	0,004	.....

4ª Divisão, 31 de Maio de 1901. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

52
[illegible]
55

343

D 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso e consumo total e kilometrico das locomotivas no anno de 1900

BITOLA DE 1,00 m — LAFAYETTE

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO Carvão	LUBRIFICANTES Graxa — Kilos	LUBRIFICANTES Oleos — Litros	LUBRIFICANTES Estopa — Kilos	CONSUMO KILOMETRICO COMBUSTIVEL CARVÃO	CONSUMO KILOMETRICO LUBRIFICANTES Graxa — Kilos	CONSUMO KILOMETRICO LUBRIFICANTES Oleos — Litros	CONSUMO KILOMETRICO LUBRIFICANTES Estopa — Kilos
6ª secção — Passageiros	196.247	1.453.808	3.710	5.337	2.068	7.408	0,018	0,027	0,010
6ª secção — Mixtos	183.692	1.920.129	3.431	5.656	2.195	10.452	0,018	0,030	0,011
6ª secção — Cargas	147.243	1.691.817	3.101	4.894	2.020	11.489	0,021	0,033	0,013
6ª secção — Especial de passageiros	12.645	89.331	242	373	148	7.064	0,019	0,029	0,011
6ª secção — Especial de cargas	43.807	518.370	930	1.571	600	11.071	0,019	0,033	0,014
6ª secção — Manobras	— 53.900	— 627.566	—1.237	—1.835	—751	11.643	0,022	0,034	0,013
6ª secção — Lastro	— 39.975	— 429.278	—1.015	—1.590	—595	10.751	0,026	0,039	0,019
Ouro Preto — Passageiros	933.580	416.912	683	1.184	457	12.415	0,020	0,035	0,013
Ouro Preto — Mixtos	67.160	1.164.185	1.143	2.283	1.013	17.334	0,021	0,033	0,014
Ouro Preto — Cargas	920	13.572	21	40	19	14.752	0,022	0,043	0,020
Ouro Preto — Especial de passageiros	1.932	13.736	44	58	24	7.109	0,022	0,030	0,012
Ouro Preto — Especial de cargas	15.802	219.974	375	522	218	13.920	0,023	0,033	0,013
Ouro Preto — Manobras	— 7.239	— 95.406	—148	—205	—82	13.179	0,020	0,028	0,011
Ouro Preto — Lastro	—17.961	—179.443	—436	—681	—315	9.990	0,024	0,037	0,017
Bello Horisonte — Passageiros	12.409	99.954	246	376	112	8.054	0,019	0,030	0,009
Bello Horisonte — Mixtos	12.376	129.064	215	376	137	10.428	0,017	0,030	0,011
Bello Horisonte — Especial de passageiros	476	3.474	11	15	10	7.298	0,023	0,031	0,021
Bello Horisonte — Especial de cargas	357	3.578	8	13	17	10.022	0,022	0,033	0,047
1900	850.721	9.070.100	17.239	27.039	11.051	10.661	0,020	0,031	0,012
1899	718.880	7.282.565	20.304	25.772	9.883	10.130	0,028	0,035	0,013
Differença para mais	131.841	1.787.535	.....	1.267	1.168	0.531	.....	.....	.....
Differença para menos	.....	.....	3.065	.....	.....	.....	0,008	0,004	0,001

BITOLA DE 1,00 m — NORTE

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	COMBUSTIVEL CARVÃO — Kil.	LUBRIFICANTES Graxa — Kilos	LUBRIFICANTES Oleos — Litros	LUBRIFICANTES Estopa — Kilos	CONSUMO KILOMETRICO CARVÃO — Kilos	CONSUMO KILOMETRICO LUBRIFICANTES Graxa — Kilos	CONSUMO KILOMETRICO LUBRIFICANTES Oleos — Litros	CONSUMO KILOMETRICO LUBRIFICANTES Estopa — Kilos
Suburbios	73.000	569.287	592	3.890	773	7.798	0,008	0,053	0,010
Passageiros	244.205	1.487.110	2.711	16.479	2.899	6.089	0,011	0,067	0,011
Mixtos	123.269	988.545	1.601	10.363	1.776	8.019	0,012	0,084	0,013
Cargas	335.334	3.321.773	7.002	32.230	5.284	9.905	0,020	0,096	0,015
Especial de passageiros	6.655	57.861	79	446	75	8.694	0,011	0,067	0,011
» » cargas	4.451	39.769	59	299	72	8.934	0,013	0,067	0,016
Manobras	— 39.774	—467.711	—248	5.046	4845	11.759	0,006	0,126	0,021
Lastro	— 12.463	— 55.717	151	—1.193	—275	4.470	0,012	0,095	0,022
Total em 1900	839.151	6.987.773	12.443	69.946	11.901	8.327	0,014	0,083	0,012
1899	923.201	7.890.606	21.375	63.424	12.775	8.547	0,023	0,068	0,013
Differença para mais	.....	.....	.....	3.478	.....	.....	.....	.....	.....
» » menos	84.050	902.833	8.932	.....	874	0.220	0,011	0,015	0,001

4ª Divisão, 31 de Maio de 1901.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 4.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Demonstração de todas as despezas do anno de 1900

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m,00 (NORTE)		TOTAL GERAL
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	
Conta do custeio concernente á Locomoção							
Administração e Escriptorio	214:829$837	7:805$150	.....	.....	.....	.....	222:634$987
Locomotivas—Diversas reparações	941:232$844	730:419$940	75:011$240	47:590$906	154:632$826	87:253$499	2.036:141$225
Carros de viajantes, idem	367:523$530	432:288$823	16:403$948	14:635$883	27:046$047	18:455$348	876:353$579
Vagões de mercadorias e diversos, idem	390:425$979	721:012$333	20:897$301	38:426$206	39:669$729	44:405$375	1.254:836$923
Conducção de trens de viajantes, mixtos e cargas	1.429:675$725	4.180:581$182	199:249$926	351:562$406	214:925$753	333:139$336	6.709:134$328
Eventuaes	17:077$603	7:790$538	.....	.....	.....	.....	24:868$141
Totaes das despezas da Locomoção	3.360:765$518	6.079:897$935	311:562$415	452:215$401	436:274$355	483:253$538	11.123:969$183
Contas diversas							
Material rodante, obras novas por conta do capital	1:467$944	6.201:956$308	3:235$805	136:931$139	3:731$900	25:912$655	6.373:238$721
Fornecimentos diversos	205:317$056	707:032$861	.....	.....	.....	.....	912:349$927
Officinas do Engenho do Dentro e os seis depositos por conta do capital	4:187$814	299:824$482	276$750	164$000	.....	.....	304:453$046
Materiaes diversos para o deposito da Locomoção	326:374$937	.....	.....	.....	.....	.....	326:374$937
Total em 1900	3.898:113$249	13.288:711$587	315:074$970	589:310$540	440:009$255	509:166$213	19.040:385$814
» » 1899	3.736:505$471	8.444:974$739	272:645$111	474:556$219	484:816$292	635:070$470	14.048:569$302
Differença para mais	161:608$778	4.843:736$848	42:429$859	114:754$321	.....	.....	4.991:816$512
» » menos	.....	.....	.....	.....	44:807$037	125:904$257	.....

4ª Divisão, 31 de Maio de 1901.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 5.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISAO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante no anno de 1900

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	DESPEZAS							
	BITOLA DE 1,60 m		BITOLA DE 1,00 m — LAFAYETTE		BITOLA DE 1,00 m — NORTE		TOTAES	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
1.º LOCOMOTIVAS								
Depositos — Reparações diversas	324:596$850	188:841$625	73:715$151	43:025$082	154:632$826	87:273$199	871:075$042	
Officinas — » »	614:635$985	541:578$285	1:296$089	4:555$824	.....	.....	1.162:066$183	2.036:141$225
2.º CARROS DE VIAJANTES, BAGAGEM E CORREIO								
Depositos — Reparações diversas	61:617$050	.....	16:215$358	12:345$111	27:046$047	18:455$348	135:678$924	
Officinas — » »	305:906$470	432:288$823	188$590	2:290$772	.....	.....	740:674$655	876:353$579
3.º VAGÕES DE CARGAS								
Depositos — Reparações diversas	75:541$060	.....	11:258$231	18:349$049	21:888$715	27:503$722	154:641$377	
Officinas — » »	188:737$094	475:778$085	36$380	1:286$240	.....	.....	665:837$799	820:479$176
4.º VAGÕES DIVERSOS								
Depositos — Reparações diversas	24:822$763	.....	8:798$720	14:218$455	17:781$014	16:811$653	82:432$615	
Officinas — » »	101:324$402	245:234$248	793$970	4:572$452	.....	.....	351:925$132	434.357$747

4ª Divisão, 31 de Maio de 1901.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 6.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—4ª DIVISÃO—LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens no anno de 1900

DESIGNAÇÃO			PESSOAL	MATERIAL							TOTAL GERAL
				CARVÃO	AGUA	GRAXA	OLEO	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAL	
Com locomotivas	1m,60	Trens de suburbios	251:000$000	514:531$373	.....	28:401$360	14:313$066	5:830$425	5:300$225	568:405$392	819:406$392
		» do interior	1.034:181$725	3.005:579$537	8:318$940	175:019$540	122:013$431	63:209$871	87:618$008	3.461:754$327	4.495:933$052
		» de lastro	.....	140:759$337	.....	9:051$660	5:924$591	3:770$698	900$131	160:406$417	160:406$417
		Manobras	107:578$000	311:135$858	.....	25:684$310	14:367$541	9:129$327	2:070$548	362:387$584	469:965$584
	1m,00 Lafayette	Trens do interior	194:009$926	298:040$963	1:274$015	14:737$300	8:737$150	8:425$007	10:377$885	341:592$320	535:602$246
		» de lastro	.....	23:465$356	.....	1:551$440	909$430	1:040$886	265$316	27:232$438	27:232$438
		Manobras	15:808$000	27:846$712	.....	1:391$120	774$011	737$099	290$549	31:039$491	46:847$491
	1m,00 Norte	Trens de suburbios	11:505$000	21:929$227	.....	461$760	1:003$620	435$199	545$300	24:373$106	35:878$106
		» do interior	175:864$553	221:797$673	3:540$727	11:705$100	23:654$021	9:365$358	8:219$171	283:262$053	459:126$600
		» de lastro	.....	2:408$327	.....	154$310	462$825	245$094	71$339	3:341$895	3:341$895
		Manobras	20:672$000	18:014$825	.....	252$510	1:918$565	765$097	224$511	21:175$508	41:847$508
Totaes			1.810:619$204	4.590:537$138	13:133$682	268:410$410	194:078$254	102:934$064	115:877$983	5.284:971$531	7.095:590$735
Com carros de viajantes, mixtos e cargas			177:290$200	.....	.....	93:761$820	70:259$086	21:050$181	823$636	185:894$726	363:184$926
Total em 1900			1.987:909$404	4.590:537$138	13:133$682	362:172$230	264:337$340	123:984$248	116:701$619	5.470:866$257	7.458:775$661
» » 1899			1.938:577$889	5.502:429$957	17:315$788	340:892$125	241:155$855	80:111$616	105:193$923	6.288:400$779	8.226:978$668
Differença para mais			49:331$515	.....	.....	21:280$105	23:177$185	43:872$632	11:507$696	.....	.....
» » menos			.....	911:892$819	4:182$105	.....	.....	.....	.....	817:534$522	768:203$007
Por locomotiva-kilometro	1900		$249	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$685	$934
	1899		$252	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$820	1$072
Differença para menos			3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$135	$138

OBSERVAÇÕES

DESIGNAÇÃO			PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Locomotiva só	Totaes	1900	1.810:619$204	5.284:971$531	7.095:590$735
		1899	1.740:927$764	6.125:943$243	7.866:871$007
	Differença para	mais	69:691$440	.....	
		menos	.....	840:971$712	771:280$272
	Custo kilometrico	1900	$226	$662	$888
		1899	$227	$799	1$026
	Differença para menos		1	$137	$138

4ª Divisão, 31 de Maio de 1901.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

E I.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE

Linha em trafego — extensão: 1.357,714,05 (k m)

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1900

CATEGORIAS	ESCRIPTORIO CENTRAL	LINHA			VENCIMENTO MENSAL	DIARIA (MÉDIA)	JORNAL	
		PESSOAL ORDINARIO	EXTRANUMERARIO	TOTAL			MAXIMO	MINIMO
Sub-director	1				1:500$000			
Ajudantes	2				1:000$000			
Official	1				475$000			
1os escripturarios	3				400$000			
2os »	4				350$000			
3os »	5				300$000			
4os »	12				225$000			
Desenhistas de 1ª classe	2				400$000			
» » 2ª »	4				350$000			
» » 3ª »	4				250$000			
Archivista	1				225$000			
Continuos	2				150$000			
Engenheiros residentes		14			800$000			
» ajudantes		3			600$000			
Auxiliares de engenheiros residentes		2			400$000			
Armazenistas de 1ª classe		6			300$000			
» » 2ª »		8			250$000			
Mestres de linha de 1ª classe		12			350$000			
» » » » 2ª »		21			275$000			
» » » » 3ª »		22			250$000			
Encarregado de signaes Saxby		1			400$000			
Feitores de turmas ordinarias		267				4$250	5$000	3$500
Trabalhadores idem		1.297					2$800	2$800
Feitores de turmas de cercas		16				5$000	6$000	4$000
Trabalhadores idem		99					3$000	3$000
Feitores de turmas de lastro		10				5$000	6$000	4$000
Trabalhadores idem		147					3$000	3$000
Feitores de turmas de chaves		6					5$000	5$000
Trabalhadores idem		43					3$000	3$000
Guardas		86				2$000	3$500	2$300
Encarregados de carpinteiros		14				7$000	9$000	5$000
» » canteiros		1					9$000	9$000
» » pedreiros		16				7$000	9$000	5$000
» » britação		9				3$000	4$000	3$000
Auxiliares de signaes Saxby		5					3$500	3$500
Carpinteiros		63				5$000	6$000	4$000
Pedreiros		131				5$500	7$000	4$000
Calceteiros		5				4$500	5$000	4$000
Cavouqueiros		48				3$500	4$000	3$000
Trabalhadores de pedreira		41					3$000	3$000
Ferreiros		23				5$500	7$000	4$000
Malhadores		21				4$000	4$500	3$500
Soldadores		7				4$000	5$000	3$000
Caldeireiros		16				5$500	7$000	4$000
Pintores		21				5$500	7$000	4$000
Serventes		252				2$250	3$500	1$000
Machinistas de lastro		11					5$500	5$500
Foguistas idem		11					4$000	4$000
Machinistas de britador		3					5$500	5$500
Limador		1					5$000	5$000
Pessoal extraordinario			194				4$000	4$000
Machinistas de bomba		1					6$000	6$000
Canteiros		13				4$250	5$000	3$500
Total	41	2.773	194					

5ª Divisão, 31 de Dezembro de 1900.— *J. H. A. Jacutinga*, official.

E 2.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Synopse geral da despeza durante o anno de 1900

SECÇÕES	RESIDENCIAS	POLICIA E GUARDA DA LINHA			CONSERVAÇÃO ORDINARIA			CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA			OBRAS NOVAS			TOTAL GERAL
		MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	
	Bitola larga:													
1.ª	1.ª	2.584$761	120:638$033	123:222$794	150:276$986	403:959$017	554:236$003	50:026$078	176:881$947	226:908$025	207:573$335	72:897$226	280:470$611	1.184:837$433
	2.ª	879$672	45:512$730	46:392$402	66:374$146	185:374$753	251:949$199	701$711	8:453$750	9:158$461	123:869$338	200:401$561	324:270$899	631:770$961
2.ª	3.ª	1:013$199	53:809$380	54:822$579	130:421$776	220:241$124	350:662$900	22:105$589	71:233$297	93:341$886	47:237$783	133:682$987	180:920$770	679:718$135
3.ª	4.ª	1:788$122	74:305$925	76:095$047	143:450$232	231:235$975	374:686$207	41:661$272	75:518$505	117:179$777	4:552$345	22:322$375	26:874$720	594:835$751
	5.ª	752$709	57:139$730	57:912$439	83:519$539	148:466$462	231:986$001	7:067$508	19:804$547	26:872$055	5:013$499	5:253$567	10:277$066	327:077$561
4.ª	Porto Novo	186$740	13:296$700	13:483$440	24:631$426	31:691$837	56:323$263	1:092$984	1:830$500	2:923$484	179$452	.....	179$452	72:909$639
	5.ª	545$384	31:221$760	34:767$144	42:694$275	73:419$326	116:113$601	1:126$535	6:619$413	7:745$949	16:394$677	18:389$075	34:783$752	193:140$446
5.ª	6.ª	1:593$822	67:772$815	69:366$637	131:256$840	211:557$894	342:814$734	50:138$461	38:635$749	88:774$210	6:120$304	11:894$675	18:014$979	518:970$560
	7.ª	334$145	17:844$700	18:178$845	38:499$605	65:789$046	104:288$651	5:357$342	9:510$150	14:867$492	7:519$259	16:002$800	23:522$059	160:857$547
Ramal da Gambôa		163$585	9:511$107	9:674$692	12:623$560	38:132$333	50:755$893	6:403$773	10:643$585	17:047$358	792$971	3:404$030	4:197$001	81:674$944
» do Santa Cruz		773$896	39:674$415	40:448$311	33:601$780	112:323$201	145:924$981	1:187$057	3:001$800	4:188$857	1:532$879	11:314$832	12:877$711	203:430$860
» » Macacos		63$285	3:232$165	3:295$450	1:439$592	15:415$095	16:854$687	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20:150$137
Ramal de S. Paulo.	1.ª	1:152$330	60:760$330	61:912$660	114:285$314	186:256$632	300:541$946	13:376$215	23:440$470	36:816$685	.....	.....	.....	390:271$291
	2.ª	663$255	51:113$200	51:776$455	92:712$024	153:332$971	246:074$995	11:445$393	47:038$735	58:484$128	.....	.....	.....	356:335$578
	3.ª	679$675	42:683$225	43:362$900	104:594$556	144:337$863	248:932$419	5:532$705	9:356$850	14:889$555	3:646$768	6:453$800	10:100$568	317:285$142
Ramal de Porto Novo		377$298	25:032$685	25:409$983	59:336$620	115:739$690	175:076$310	1:149$149	5:511$125	6:660$574	4:647$697	1:055$500	5:713$197	212:860$034
Totaes		13:551$878	716:599$900	730:151$778	1.229:748$571	2.337:503$219	3.567:251$790	218:375$573	507:483$423	725:858$996	429:110$357	503:092$428	932:202$785	
	Bitola estreita:													
6.ª	7.ª	481$192	17:125$835	17:607$027	70:516$122	158:719$244	229:235$366	3:841$549	17:514$625	21:356$174	42$750	725$200	767$950	268:955$517
	8.ª	420$258	13:106$750	13:527$008	84:237$790	217:353$686	301:591$476	4:744$429	25:312$125	30:056$554	35:815$643	9:682$025	7:906$556	390:702$705
	Ouro Preto	318$982	14:350$780	14:669$762	21:074$369	50:943$264	72:017$633	1:227$056	1:046$360	2:273$416	3:808$381	4:098$175	1:450$083	96:867$337
Ramal Bello Horizonte		58$470	2:031$220	2:089$670	12:791$499	25:317$060	38:108$559	2:386$751	6:240$925	8:627$676	214$583	1:235$500	33:431$864	50:275$988
» de S. Paulo 4.ª		1:182$484	63:340$250	64:522$734	116:896$408	247:447$350	364:343$758	12:422$251	19:689$560	32:111$811	15:990$439	17:432$425	2:040$322	494:410$167
Ramal de Ouro Preto		313$012	14:758$420	15:071$432	33:638$488	89:586$982	123:225$470	6:847$591	17:714$398	24:561$989	1:109$722	930$600	1:251$337	154:899$213
Administração		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	216:954$353
Totaes		2:774$398	124:713$235	127:487$633	339:154$676	789:367$586	1.128:522$262	31:469$627	87:547$993	119:017$620	56:990$518	34:103$925	91:094$443	7 638.541$660

5ª Divisão, 30 de Abril de 1901.— *J. H. A. Jacutinga*, official.

E 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE

Demonstração das despezas effectuadas em 1900, por conta de terceiros

ESPECIFICAÇÃO	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL
Trafego	11:872$397	22:517$184	34:389$581
Locomoção	30:203$576	19:568$944	49:772$520
Secretaria	627$288	2:439$400	3:066$688
Contabilidade	4:409$919	3:677$175	8:087$094
Directoria	135$812	328$700	464$512
Thesouraria	85$956	881$075	967$031
Intendencia	568$930	1:316$325	1:885$255
Fortunato Pereira Campos	916$600	115$600	1:032$200
Germano da Costa Martins	24$540	35$000	59$540
Directoria dos Correios	333$846	2:166$154	2:500$000
Estado de Minas Geraes	233$567	45$425	279$002
Estado do Rio de Janeiro	233$567	45$425	279$002
Ayroza & Comp.	928$493	6:866$835	7:795$328
Empreza Industrial Brazileira	.....	1:399$500	1:399$500
José de Assumpção Pimenta	.....	1:358$000	1:358$000
Elyseu & Machado	.....	1:772$550	1:772$550
Octavio Ribeiro Brazil	.....	774$800	774$800
Virgilio C. Machado	.....	3:701$950	3:701$950
Preiss Hausler & Comp.	16$800	201$425	218$225
Societé Anonyme de Manganèse	727$140	2:635$900	3:363$040
José Gonçalves Pereira	11:438$940	278$525	11:717$465
Francisco Augusto Martins	.....	574$750	574$750
Antonio Conde	.....	368$500	368$500
Maria Cesarina de Carvalho	24$800	9$500	34$300
Leite & Comp.	647$395	1:011$850	1:659$245
Dr. Joaquim José Moreira Filho	.....	250$150	250$150
Inspectoria Geral das Obras Publicas	35:000$000	.....	35:000$000
Companhia F. C. V. Izabel	44$372	535$600	579$972
Antonio Teixeira Rodrigues	2:526$000	777$300	3:303$300
Société Anonyme de Bananal	.....	152$000	152$000
The Leonoldina Railway Comp.	1:855$658	1:427$350	3:283$008
Carlos Wigg	.....	593$250	593$250
E. de F. Rio das Flores	50$193	30$750	80$943
Minas and Rio Railway	72$168	112$666	184$834
E. de F. Rezende á Bocaina	302$046	1:411$744	1:713$790
	103:278$203	79:381$302	182:659$505

5ª Divisão, 30 de Abril de 1901. - *Justino H. A. Jacutinga*, official.

AZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE

seus accessorios durante o anno de 1900

	DE FERRO			CHAVES				CRUZAMENTOS		TALAS		GRAMPOS		PARAFUSOS		TERIFONDS		CALÇOS	
	larga	Bitola estreita		SIMPES		DUPLAS													
	USADOS	NOVOS	USADOS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVOS	USADOS	NOVAS	USADAS	NOVOS	USADOS	NOVOS	USADOS	NOVOS	USADOS	NOVOS	USADOS
NSFORMAÇÃO DA LINHA E DESVIOS																			
				11				13		2.666	200	4.500	800	3.612	1.220	15.000	5.400	19.020	504
				1				2		2.200									
				15	4			13	2	2.050	278	7.500		14.492	250	13.100	12.756	15.600	1.750
				4				6	1	4.900				2.670	550	15.000			
				3				3		3.056	702	100		5.497		10.931	12.150	3.000	
								1		254	200	1.000		1.389			1.600	2.000	
				2				1		970	330			4.302		5.175	2.450	1.120	
				1	2			4	1	2.000	250	12.100		13.625		8.700	4.000	9.750	
				2				4		20		2.000		3.600		5.900		1.440	
										700				5.300		12.600			
					3		2	1		120		3.600		4.350	100	4.550	200		
										12				600	36		500		
				3				2	3	60		1.355		4.550		3.000	4.012		
								4						500					
											65	4.000		3.525		3.500		5.000	
										62	352		1.128	550	524	600			
					3	2		2	1	4.000	150	2.500		15.250		11.255	10.000	33.479	2.725
						1				1 370				8.390		6.225		15.925	
				3				2			50	19.850		15.650		2.000		2.400	
				8				2		1.962		1.350		8.722		37.050			
								4		1.420	200	2.000		2.354		6.000	1.500	8.000	
				1				1		1.730	1.303	13.100		3.300	320				8
				57	12	3	2	65	8	32.661	4.280	74.950	1.928	123.318	3.070	160.585	54.558	119734	4.987
O DE LINHAS E DESVIOS																			
					1				1		108		308		241			16	
				8				2		4.370				3.200		7.150			
					2				2	40	1.146	1.000			130	13.520	630		1.828
				3				1			200			1.000			2.000		
				1					1		70	200							
20					1			1		450	100			1.915			3.000	500	
														400					
					1			1	1	80		2.000		254					
												1.100		1.000				1.000	
								1		50				200		500			
										20				50					
												1.300				500			
				1	1			2		70							1.500		
					3									600		1.958	540		20
20				13	9			8	5	5.080	1.624	5.600	308	8.929	687	23.628	7.700	1.516	1.848
E CERCAS, ESTACADAS, ETC.																			
3											14				28				
1																			
5										18									
2										18	14				28				

E 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE

Emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios durante o anno de 1900

SECÇÕES	DORMENTES								TRILHOS				CRAVES				CRUZAMENTOS		TALAS		GRAMPOS		PARAFUSOS		TIRIFONDS		CALÇOS	
	DE MADEIRA				DE AÇO				DE AÇO		DE FERRO		SIMPES		DUPLAS													
	Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga		Bitola larga		Bitola estreita															
	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS	NOVAS	USADAS
EM SUBSTITUIÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA LINHA E DESVIOS																												
EM CONSTRUCÇÃO DE LINHAS E DESVIOS																												
EM CONSTRUCÇÃO DE CERCAS, ESTACADAS, ETC.																												

E 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Extensão da linha em trafego — 1.257k.714m,05

Substituição do material durante o anno de 1900

DESIGNAÇÃO	DURAÇÃO MÉDIA DO MATERIAL SUBSTITUIDO	PESO EM KILOGRAMMAS DO MATERIAL SUBSTITUIDO				QUANTIDADE DO MATERIAL SUBSTITUIDO							
		POR METRO CORRENTE		POR PEÇA		BITOLA LARGA				BITOLA ESTREITA			
		B. larga	B. estreita	B. larga	B. estreita	Em metro corrente	Em metro cubico	Em peso	Em numero	Em metro corrente	Em metro cubico	Em peso	Em numero
Trilhos de ferro	Trilhos e accessorios 10 a 15 annos	k 30,000	.....	k 180,000	.....	m 140,00	.....	k 3.600,00	20	.....	.....	.....	.....
» » aço		12,173	k 19,600	450,190	k 156,800	48.552,00	.....	1.821.438,00	4.043	m 7.587,00	.....	k 132.182,00	843
Talas		.....	.....	5,106	3,980	.....	.....	165.214,00	32.357	.....	.....	18.228,00	4.580
Parafusos		.....	.....	0,694	0,335	.....	.....	68.719,00	99.020	.....	.....	9.167,00	27.338
Grampos		.....	.....	0,205	0,183	.....	.....	16.946,00	57.478	.....	.....	3,551,00	19.405
Tirefonds		.....	.....	0,386	0,190	.....	.....	59.151,00	153.242	.....	.....	12.320,00	61.912
Chapas de apoio		.....	.....	2,890	1,150	.....	.....	360.420,00	124.713	.....	.....	9,200	8
Chaves		.....	.....	1.333,00	985,00	.....	.....	71.982,00	54	.....	.....	14.775,00	15
» duplas		.....	.....	1.420,00	.....	.....	.....	4.260,00	3	.....	.....	.....	2
Cruzamentos		.....	.....	423,00	315,00	.....	.....	27.392,00	64	.....	.....	2.835,00	9
Dormentes de madeira	Madeira 9 annos	.....	.....	51,940	30,303	m 376.333,00	m3 135.153,00	9.460.715,00	182.147	m 172.986,00	m3 40.207,00	2.833.512,00	93.506
» » aço Ponsard		.....	.....	52,00	24,320	.....	.....	9.828,00	189	.....	.....	.....	.....
» » » Harmann		.....	.....	56,00	36,00	.....	.....	10.584,00	189	.....	.....	.....	.....
Lastros diversos		.....	.....	.....	.....	.....	m3 107.387,384	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de pedra britada		.....	.....	.....	.....	.....	m3 22.019,331	.....	.....	.....	.....	.....	.....

5ª Divisão, 30 de Abril de 1901. — *Justino H. A. Jacutinga*, Official.

E 6.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Dados technicos

| | | |